

D E C I Z I A NR. 255/ _____ 2010
privind solutionarea contestatiei formulate de d-na X
din Tg-Jiu inregistrata la AFP Tg-Jiu sub nr...../ .2010

Biroul solutionare contestatii din cadrul DGFP Gorj a fost sesizat de AFP Tg-Jiu, prin adresa nr...../12.01.2010, asupra contestației formulate de d-l X.

Obiectul contestatiei il constituie masurile dispuse de organele fiscale din cadrul AFP Tg Jiu prin *Decizia de Calcul al taxei de poluare pentru autovehicule, nr.....2009* prin care s-a stabilit taxa pe poluare pentru autovehicule, in suma de lei.

Contestația a fost formulata in termenul prevazut de art.207 din OG nr.92/2003, privind Codul de procedura fiscala, republicata.

Constantând ca in speța sunt intrunite condițiile prevazute de art.207, alin.1 oi 209, alin.1, lit.a, din OG nr.92/2003, privind Codul de procedura fiscala, republicata, DGFP Gorj este investita sa soluționeze pe fond contestația formulata de d-l X.

Procedura fiind indeplinita s-a trecut la soluționarea pe fond a contestației.

I)Prin contestația formulata impotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule, d-l X solicita scutirea de la plata taxei pe poluare din urmatoarele motive:

“Taxa pe poluare este contrar Constituției oi legislației europene, iar din jurisprudența Curții rezulta incompatibilitatea acestui sistem de taxare cu prevederile tratatului de aderare la CE.Ca urmare contestatorul considera ca la data inmatricularii, pentru autoturismul importat s-au platit toate taxele oi impozitele oi pe cale de consecința solicita revocarea în totalitate a Deciziei de plata nr..../29.12.2009(...).”

II)Prin *Decizia de Calcul al taxei de poluare pentru autovehicule, nr./29.12.2009*, AFP Tg-Jiu a stabilit o taxa pe poluare pentru autovehicule, in suma de ... lei, in conformitate cu prevederile OUG nr.50/2008, pentru instituirea taxei de poluare pentru autovehicule.

III) Fața de constatarile 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 suma de lei, pentru autovehiculul marca BMW, an fabricație 1994, în condițiile în care motivațiile contestatorului nu sunt de natură să modifice cuantumul taxei.

În fapt, prin cererea înregistrată la AFP Tg-Jiu sub nr...../29.12.2009, d-l.... a solicitat calcularea taxei de poluare pentru autovehicule, în vederea primei înmatriculări în România, a unui autovehicul, marca...., categorie auto: M1, normă de poluare E 2, număr de omologare, nr. identificare, an fabricație ..., serie carte auto, data primei înmatriculări :

În drept, OUG nr.50/2008, pentru instituirea taxei de poluare pentru autovehicule, prevede următoarele:

ART. 1

(1) Prezenta ordonanță de urgență stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, denumit în continuare taxa, 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 accidental a autovehiculelor oi predarea acestora în vederea dezmembrării;

d) autoritate fiscala competenta - autoritatea fiscal teritorial în a carei evidența este înregistrat contribuabilul ca platitor de impozite oi taxe.

ART. 3

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

ART. 4

Obligația de plata a taxei intervine:

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

b) la repunerea în circulație a unui autovehicul dupa încetarea unei exceptari sau scutiri dintre cele la care se face referire la art. 3 oi 9.

ART. 5

(1) Taxa se calculeaza de autoritatea fiscala competenta.

(2) Pentru stabilirea taxei, persoana fizica sau persoana juridic, denumite în continuare contribuabil, care intenționeaza sa efectueze înmatricularea autovehiculului va depune documentele din care rezulta elementele de calcul al taxei, prevzute în normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgența.

(3) Valoarea în lei a taxei se determina pe baza cursului de schimb valutar stabilit în prima zi lucratoare a lunii octombrie din anul precedent oi publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

(4) Taxa se plateote de ctre contribuabil într-un cont distinct deschis la unitațile Trezoreriei Statului pe numele Administrației Fondului pentru Mediu.

(5) Dovada plății taxei va fi prezentat cu ocazia înmatricularii autovehiculului aflat în una dintre situațiile prevzute la art. 4.

ART. 6

(1) Suma de plata reprezentând taxa se calculeaza pe baza elementelor prevzute în anexele nr. 1 - 4, dupa cum urmeaza:

b) pentru autovehiculele din categoria M1, cu norma de poluare non-Euro, Euro 1 sau Euro 2, dupa formula:

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

100

unde:

C = cilindree (capacitatea cilindrica);

D = taxa specifica pe cilindree, prevazut în coloana 3 din anexa nr. 2;

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

In speța, din aplicarea elementelor de calcul prevazute de OUG nr.50/2008, pentru instituirea taxei de poluare pentru autovehicule, a rezultat urmatoarele:

<u>A -valoarea combinata a emisiilor de CO2 , exprim. in grame/km</u>	<u>0</u>
<u>B taxa specifica exprimata in euro/1gr.CO2(col.3 din Anexa 1)</u>	<u>0</u>
<u>C - cilindree(capacitate cilindrica)</u>	<u>1.596</u>
<u>D - taxa pe cilindree, prevazuta in col.3 din anexa 2</u>	<u>5,2</u>
<u>E - cota de reducere a taxei prevazuta in col.2 din Anexa 4</u>	<u>93,5%</u>

Se reține ca regimul taxei pe poluare pentru autovehicule a intrat in vigoare la data de 1 iulie 2008, conform art.14 din OUG nr.50/21.04.2008, publicata in M.O.nr.327/25.04.2008, care stabileste, incepând 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 gestionata de Administrația Fondului pentru Mediu , in vederea finanțarii Programelor oi proiectelor pentru protecția mediului, **reprezentând opțiunea legiitorului național**, urmare abrogarii art.214¹ - 214³ din Legea nr.571/2003, privind Codul fiscal, publicata in M.Of. al României, Partea 1, nr.927 din 23 decembrie 2003, cu modificarile oi completarile ulterioare.

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

In ceea ce priveote prevederile comunitare invocate in susținerea contestației , se reține ca art.148 din Constituția României instituie supremația tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, fața de dispozițiile contrare din legile interne, “**cu respectarea prevederilor actului de aderare**”, iar in conformitate cu art.I-33, alin.1 din Tratatul de aderare ratificat prin Legea 157/2005 “**Legea cadru europeana este un act legislativ care obliga orice stat membru destinat in ceea ce priveote rezultatul care trebuie obținut, lasând in același timp autoritaților naționale competența in ceea ce priveote alegerea formei oi a mijloacelor.**”

In subsidiar, se reține faptul ca tot jurisprudența Curții a stabilit ca art.90, primul paragraf din Tratat, este incalcat **numai atunci când quantumul taxei pe poluare , calculat fara luarea in calcul a deprecierei reale a vehiculului, excede quantumul taxei reziduale incorporat in valoarea vehiculelor de ocazie similare deja inmatriculate pe teritoriul național (pct.29 din Hotarârea**

18.01.2007, Brzezinski, C-313/2005, pct.26 Hotarârea din 29.09.2007, Comisia/Grecia, C-74/06).

Mai mult , pentru ajustarea taxei pe poluare, contestatarul avea posibilitatea sa depuna documente privind deprecierea reala a unui autovehicul rulat, prevazute la cap.V ,art.5 "Determinarea deprecierei reale a unui autovehicul rulat", din HG nr.686/2008, care stipuleaza, ca:

CAP. 5

Determinarea deprecierei reale a unui autovehicul rulat

(1) Suma reprezentând taxa ce urmeaza a fi platita, calculata potrivit prevederilor art. 6 din ordonanța, **poate fi ajustata** atunci când persoana care solicita înmatricularea unui autovehicul rulat **declara pe propria raspundere ca rulajul mediu anual real al autovehiculului în cauza este mai mare decât rulajul mediu anual considerat standard pentru categoria respectiva de autovehicule, prevazut la art. 4 alin. (4) lit. b).**

(2) În cazul prevazut la alin. (1), calculul taxei se face pe baza cotei de reducere rezultate din cota prevzut în anexa nr. 4 la ordonanța, majorat cu reducerea suplimentara prevzuta în anexa nr. 1. Atunci când noua cota de reducere este mai mare de 95% se aplica cota de reducere de 95%.

(3) Rulajul mediu anual real se calculeaza prin raportarea rulajului aflat de indicatorul de kilometraj al autovehiculului la vechimea calculata în funcție de data primei înmatriculari.

(4) Declarația pe propria raspundere se întocmește de persoana în cauza potrivit modelului prevzut în anexa nr. 2 și se depune la organul fiscal competent.

(5) Declararea nereala a rulajului autovehiculului constituie infracțiune și se pedepsește conform prevederilor art. 292 din Codul penal.

(6) Suma reprezentând taxa ce urmeaza a fi platita, calculata potrivit prevederilor art. 6 din ordonanța, **poate fi ajustata și** atunci când persoana care solicita înmatricularea unui autovehicul rulat *face dovada, pe baza expertizei tehnice efectuate de Regia Autonom "Registrul Auto Român", ca deprecierea autovehiculului rulat este mai mare decât cea indicata de grila fix prevzuta în anexa nr. 4 la ordonanța.*"

Ori în speța în cauza, această taxa pe poluare **a fost stabilita ca urmare a solicitării contestatorului, care prin cererea depusa la organul fiscal a solicitat sa efectueze prima înmatriculare a unui**

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

Rezulta ca legile cadru sunt obligatorii pentru statele membre numai in privința rezultatului, **autoritațile naționale având competența de a alege forma și mijloacele prin care se asigura 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 se aplica, direct sau indirect, produselor naționale similare”

Din jurisprudența constantă a Curții de Justiție a Comunităților Europene a rezultat ca tratatul nu este incalcat prin instituirea unei taxe pe poluare in momentul primei inmatriculari a unui autovehicul pe teritoriul unui stat membru , **iar prin caracterul ei fiscal taxa intra in regimul intern de impozitare , domeniu rezervat exercitarii prerogativelor suverane ale statelor membre.**

De asemenea, din HG nr.686/2008, **nivelul taxei este determinat de norma de poluare corelat cu vechimea , rulajul mediu anual și starea generală standard și reprezintă reflecția in plan fiscal a principiului”poluatorul plătește”, principiu unanim acceptat la nivelul Uniunii Europene.**

Pe cale de consecință, având in vedere cele expuse mai sus, se reține ca taxa pe poluare pentru autovehicule a fost instituita in scopul asigurării protecției mediului , cu luarea in considerare a legislației comunitare și a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunității Europene și ca aceasta taxa reprezintă opțiunea legiuitorului național, iar organele fiscale sunt obligate sa respecte prevederile art.13 din OG nr.92/2003,privind Codul de procedura fiscală, republicata, conform caruia:

“Interpretarea reglementărilor fiscale trebuie sa respecte voința legiuitorului așa cum este exprimata in lege”, motiv pentru care contestația d-lui X va fi respinsa ca neintemeiata pentru suma de 2.016 lei, reprezentând taxa pe poluare stabilita prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule, nr..../....2009.

Fața de cele prezentate anterior , in temeiul actelor normative citate , a art.210 (1) si art.216 (1) din OG nr.92/2003, privind Codul de procedura fiscala, republicata, DGFP Gorj, prin directorul

DECIDE :

1) Respingerea , in totalitate, a contestației formulate de X din Tg-Jiu, ca neîntemeiata.

2) Prezenta decizie poate fi atacata la Tribunalul Gorj-Secția Comerciala si de Contencios Administrativ competenta , în termen de 6 luni de la comunicare