



MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE
Agenția Națională de
Administrare Fiscală
Direcția Generală Regională a
Finanțelor Publice – Timișoara
Serviciul Solutionare Contestatii



Directia Generală Regională
a Finanțelor Publice - Timișoara

str. Gheorghe Lazăr nr. 9 B
300081, Timișoara
Tel : +0256 499 334
Fax: +0256 499 332
e-mail : info.adm@dgfptm.ro

D E C I Z I E nr. 1533/554/17.06.2014

privind solutionarea contestatiei formulate SCSRL CIF
....., cu sediul in localitatea

Serviciul Solutionare Contestatii al DGRFP Timisoara a fost sesizat de AJFP prin adresa nr.inregistrata la DGRFP Timisoara sub nr.cu privire la contestatia formulata de SCSRL CIF, cu sediul in localitatea

Contestatia a fost depusa in termenul prevazut de art. 207 alin.1 din OG nr. 92/2003, republicata, titlul IX, este autentificata prin semnatura si stampila reprezentantului legal al petentului, pentru care a fost depusa la dosar imputernicirea avocatiala in original si a fost formulata impotriva Deciziei privind stabilirea sumei reprezentand timbrul de mediu pentru autovehicule nr., intocmita de catre organele fiscale din cadrul AJFP

Din analiza dosarului contestatiei se constata ca au fost intrunite conditiile prevazute de art. 205 si art. 206 din OG nr. 92/2003, republicata, titlul IX, privind solutionarea contestatiilor formulate impotriva masurilor dispuse prin actele de control sau impunere intocmite de organele Ministerului Finantelor Publice; DGRFP TIMISOARA prin Serviciul Solutionarea Contestatiilor este competenta sa solutioneze pe fond contestatia.

I. Prin contestatia formulata, SCSRL ataca in procedura prealabila Decizia privind stabilirea sumei reprezentand timbrul de mediu pentru autovehicule nr., prin care s-a stabilit suma delei, reprezentind timbrul de mediu pentru autovehicule, solicitand anularea actului administrativ fiscal cauza si restituirea sumei delei, cu achitata cu titlu de timbru de mediu.

In sustinerea contestatiei petenta invoca urmatoarele:

In fapt, a achizitionat prin intermediul unui contract de leasing inehciat cu, un autovehicul marea, fabricat in avund nr, de identificare

In calitatea sa de proprietar, a achitat in contul Directiei Generale de Administrare a Marilor Contribuabili. prin ordinul de plata nro taxa de poluare in cuantum deRON, drept o conditie pentru inmatricularea in Romania a autovehiculului marca

Ulterior achitarii acestei taxe, a efectuat demersuri judiciare pcntru a-si recupera suma platita cu titlu de taxa de poluare, aceasta taxa fiind perceputa in mod ilegal. Prin sentinta civila nr.pronuntata de Tribunalul si prin decizia civila nr.dinpronuntata de Curtea de Apel Timisoara in dosarul s--a dispus obligarea Directiei Generale de Administrare a Marilor Contribuabili la restituirea taxei de poluare in favoarea societatii

Desi a formulat cerere pentru restituirea taxei de poluare precum si numeroase notificari, organul fiscal nu a pus in executare hotararile judecatoresti in cauza, neachitand contravaloarea taxei de poluare.

La finalul contractului de leasing, cand proprietatea autovehiculului s-a transmis catre petenta, prin Decizia privind stabilirea sumei reprezentand timbrul de mediu pentru autovehicule s-a stabilit in sarcina sa obligalia de a achita timbrul de mediu in cuantum deRON. Drept urmare. prin ordinul de plata 229/..... dinpetenta a achitat suma delei cu t i t l u de timbru de mediu.

In privinta legalitatii si temeiniciei deciziei privind stabilirea sumei reprezentand timbrul de mediu pentru autovehicule, petenta expune urmatoarele argumente:

A. Nu exista niciun temei legal pentru instituirea obligatiei de plata a timbrului de mediu in sarcina sa.

1. Organul fiscal a emis decizia privind stabilirea sumei reprezentand timbrul de mediu in considerarea faptului ca taxa de poluare pentru autovehicule a fost restituita, dupa cum reiese din adeverinta nr.emisa de Administratia Judeteana a Finantelor Publice

Drept urmare, temeiul in baza caruia a fost emisa decizia contestata, este art. 4 lit. d) din O.U.G. 9/2013 care prevede ca obligatia de plata a timbrului intervine o singura data, cu ocazia transcrierii dreptului de proprietate asupra autovehiculului rulat in situatia autovehiculelor pentru care s-a obtinut restituirea taxei de poluare

2. Articolul 4 lit. d) nu este aplicabil in speta deoarece restituirea taxei de poluare nu a fost efectuata. Astfel, desi Raiffeisen Leasing I.F.N. a obtinut

hotarari judecatoresti favorabile prin intermediul carora s-a dispus obligarea Directiei Generale de Administrare a Marilor Contribuabili la restituirea taxei de poluare, organul fiscal nu a executat pana in prezent hotararile.

3. Faptul ca taxa nu a fost restituita este recunoscut chiar de catre Directorul General al Directiei Generale de Administrare a Marilor Contribuabili, care, prin intampinarea depusa in dosarul nr. 219/108/2014 aflat pe rolul Curtii de Apel Timisoara precizeaza expres ca cererea de restituire nu a fost inca solutionata, iar suma nu a fost efectiv achitata. Intampinarea a fost inregistrata inulterior achitarii timbrului de mediu de catre petenta.

Prin urmare, reiese in mod clar faptul ca, desi art. 4 din O.U.G. nr. 9/2013 statueaza expres ca taxa va fi achitata o singura data, in ipoteza in care opereaza transferul dreptului de proprietate asupra unui vehicul pentru care s-a obtinut restituirea taxei de poluare, in speta, taxa a fost achitata de doua ori: prima data de catre societatea, fara ca taxa sa fie restituita efectiv, si a doua oara de catre subscrisa.

4. Concluzia este una simpla: bugetul statului s-a suplimentat de doua ori: prin achitarea unei duble taxe de inmatriculare (taxa de poluare in cuantum deRON, timbru de mediu in cuantum de 6.638 RON).

Aceasta stare de ilegalitate trebuie cenzurata si drept consecinta, se impune anularea deciziei privind stabilirea sumei reprezentand timbrul de mediu pentru autovehicule si restituirea sumei de 6.638 RON.

B. Timbrul de mediu instituit prin O.U.G nr. 9/2013 este contrar dispozitiilor art. 110 TFUE si art. 191 par. 2 TFUE

5. Curtea de Justitie a Uniunii Europene s-a pronuntat cu privire la incompatibilitatea prevederilor O.U.G nr. 50/2008 cu art. 90 din Tratatul de Instituire a Uniunii Europene, in prezent art. 110 al TFUE. iar norma comunitara nu permite adoptarea Oug nr. 9/2013. Astfel, argumentele instantelor europene care au determinat convingerea referitoare la incompatibilitatea acestor taxe cu legislatia europeana nu tin de criteriile folosite de legiuitorul roman pentru determinarea timbrului de mediu ci de efectul descurajant al unei astfel de taxe in sine, pentru importul autovehiculelor de ocazie. Curtea a concluzionat in mod ferm ca "*articolul 110 TFUE trebuie interpretat in sensul ca se opune ca un stat membru sa instituie o taxa de poluare aplicata autovehiculelor cu ocazia primei lor inmatriculari in acest stat membru, daca regimul acestei masuri fiscale este astfel stabilit incat descurajeaza punerea in circulatie in statul membru mentionat, a unor vehicule de ocazie cumparate in alte state membre fara insa a descuraja cumpararea unor vehicule de ocazie avand aceeasi vechime si aceeasi uzura de pe piata nationala*". Prin urmare normelor legale interne nu le

este permis sa favorizeze vanzarea autovehiculelor second hand nationale corelativ descurajand importul de vehicule second - hand similare.

Cu toate acestea, acelasi efect favorizant fata de produsele nationale il prezinta si dispozitiile O.U.G. nr. 9/2013 privind timbrul de mediu, cel putin in raport cu autovehiculele de ocazie importate din statele membre ale Uniunii Europene.

6. Trebuie mentionat taptul ca, pe de o parte parcul auto intern este compus intr-o proportie relativ importanta de autovehicule - bunuri nationale in acceptiunea an. 110 TFUE cu privire la care s-a achitat deja taxa speciala pentru autoturisme si autovehicule (de exemplu, taxa de poluare O.U.G. Nr. 50/2008 sau taxa pentru emisii poluante) taxa care nu a fost restituita ulterior prelevarii, astfel incat *o parte semnificativa din piata autovehiculelor de ocazie interne este scutita de aplicarea sarcinii prevazute de O.U.G nr. 9/2013.*

Aceasta observatie isi va spori cantitativ forta pe masura ramanerii in vigoare a OUG nr. 9/2013 intrucat proportia autovehiculelor cu privire la care se va achita acest timbru de mediu urmeaza a creste in timpul aplicarii actului normativ intern mentionat anterior, prin prelevarea timbrului de mediu la situatiile vizate de catre art. 4 din OUG nr. 9/2013, marindu-se astfel parcul auto a bunurilor nationale scutite de aplicarea timbrului de mediu.

Desi chiar si pentru aceasta categorie de autovehicule s-a achitat o taxa cu ocazia inmatricularii (petenta se refera aici la autovehiculele pentru care nu a fost restituita taxa platitorului), la o privire mai atenta se poate observa faptul ca taxa achitata in temeiul prevederilor legale anterioare O.U.G nr. 9/2013 (petenta se refera aici la dispozitiile codului fiscal, la O.U.G nr. 50/2008. Legea nr. 9/2012) este in quantum mai redus decat cel al timbrului de mediu.

Prin urmare, *proprietarii care si-au inmatriculat masinile anterior intrarii in vigoare a O.U.G nr. 9/2013 si au achitat o taxa mai mica decat timbrul de mediu sunt favorizati in comparatie cu cei care devin proprietari ai autovehiculelor ulterior datei la care timbrul de mediu devine aplicabil.* Toti cei care nu si-au recuperat taxa achitata in temeiul variantelor de taxe declarate deja contrare dreptului unional isi pot vinde autovehiculele - bunuri nationale la un pret mai redus decat cel al produselor similare importante pentru care cumparatorul trebuie sa suporte costul timbrului de mediu.

7.Prin acest efect al O.U.G. nr. 9/2013 persoanele care urmaresc achizitionarea unui autovehicul sunt directionate spre dobandirea unui autovehicul national din categoria acelora nesupuse platii timbrului de mediu adica acelora pentru care taxa de poluare a fost anterior achitata si

nerecuperata, in timp ce in ipoteza achizitionarii unui autovehicul dintr-un alt stat membru al Uniunii Europene, invariabil aceasta sarcina fiscala se va aplica cu ocazia primei inmatriculari a acestuia in Romania. Dupa cum se poate observa, rezulta caracterul indirect discriminator fata de produsele importate ale actualei reglementari interne, efect contrar dispozitiilor art. 110 TFUE.

8. De asemenea, este important de subliniat ca prin stabilirea unei taxe de timbru atat de mare pentru masinile vechi se creeaza o discriminare intre proprietarii de masini si societatile comerciale care au ca obiect de activitate comercializarea masinilor noi, iar prin stabilirea acestei limitari se incalca principiul liberei circulatii a marfurilor, art. 34-36 din TFUE masura luata de guvern prin instituirea timbrului de mediu incalca si principiul proportionalitatii.

9. Pozitia petentei este sustinuta si de jurisprudenta recenta a Curtii de Justitie a Uniunii Europene, mai precis de hotararea pronuntata la 19 decembrie 2013, in afacerea C-437/12.

In fapt, in fata Curtii de Justitie a Uniunii Europene a fost adusa in discutie taxa olandeza perceputa cu ocazia primei inmatriculari a unui vehicul (sintetic BPM). Conform informatiilor furnizate de instanta de trimitere, aceasta taxa a fost calculata in perioada 2006 - 2009 ca un procent din pretul net de catalog al vehiculului in cauza. Totusi, cu incepere de la pretul net de catalog nu a mai fost singurul criteriu luat in calcul la determinarea BPM, ci a inclus si o parte care depindea de emisiile de dioxid de carbon ale vehiculului. De mentionat ca in perioada - 31. 12. 2009 in temeiul unor dispozitii tranzitorii vehiculele de ocazie importate si inmatriculate nu au fost supuse BPM determinate pe baza emisiilor de dioxid de carbon. De la 01.01.2010, BPM calculata atat in functie de pretul net de catalog, cat si de emisiile de dioxid de carbon, se aplica inmatricularii tuturor vehiculelor, inclusiv celor a caror prima utilizare este anterioara datei de Reclamantul din litigiul principal, domnul X a achitat la suma de euro pentru a inmatricula in Olanda un autoturism anterior inmatriculat in Germania la data de Prin aceasta hotarare Curtea de Justitie a Uniunii Europene a lamurit doua chestiuni:

- in vederea aplicarii art. 110 TFUE produsele nationale similare comparabile cu un vehicul de ocazie precum cel in discutie in litigiul principal, a carui prima utilizare este anterioara datei de si care a fost importat si inmatriculat in Olanda in anul 2010 sunt vehiculele care se afla pe piata olandeza si care prezinta caracteristicile cele mai apropiate de cele ale vehiculului in cauza;

Art. 110 TFUE trebuie interpretat in sensul ca se opune unei taxe precum taxa pe autoturisme si pe motociclete in vigoare in anul 2010 daca si in masura in care cuantumul acestei taxe aplicate vehiculelor de ocazie importate cu ocazia inmatricularii lor in Olanda depaseste valoarea reziduala cea mai mica a acesteia incorporate in valoarea vehiculelor de ocazie similare deja inmatriculate in acelasi stat membru.

Explictiile Curtii sunt extrem de utile in spezial pentru cea de-a doua chestiune lamurita:

30. Curtea a precizat de asemenea ca, din momentul achitarii unei taxe de inmatriculare intr-un stat membru valoarea acestei taxe se incorporeaza in valoarea vehiculului. Astfel, atunci cand un vehicul inmatriculat in statul membru in cauza este ulterior vandut ca vehicul de ocazie in acelasi stat membru, valoarea sa de piata include valoarea reziduala a taxei de inmatriculare si va fi egala cu un procentaj determinat de deprecierea acestui vehicul din valoarea sa initiala (Hotararea *Nadasdi* si *Nenmeth*. C-290/05 si C-333/05. Rec.. p. 1-10115. punctul 54).

31. Prin urmare exista o incalcare a art. 110 TFUE atunci cand valoarea acestei taxe aplicate unui vehicul de ocazie importat dintr-un alt stat membru depaseste valoarea reziduala a taxei respective incorporate in valoarea vehiculelor de ocazie similare deja inmatriculate pe teritoriul national (Hotararea din 9 martie 1995, *Nunes Tadeu*. C-345/93. Rec. p. 1-479, punctul 20, Hotararea din 20 februarie 2001 *Gomes Valente*, C-393/98, Rec., p. 1-1327. punctul 23, precum si Hotararea *Tulliasiamies* si *Siilin*, citata anterior, punctul 55).

32. Astfel daca cuantumul taxei de inmatriculare aplicate vehiculelor de ocazie importate depaseste valoarea reziduala a acesteia incorporata in valoarea vehiculelor de ocazie similare deja inmatriculate pe piata nationala, aceasta ar putea avea ca efect favorizarea vanzarii vehiculelor de ocazie nationale si descurajarea in acest mod a importului de vehicule de ocazie similare.

(...)

39. In cauza principala pare sa rezulte din dosarul prezentat Curtii ca vehiculele de ocazie a caror prima utilizare era anterioara datei de dar care au fost importate si inmatriculate in Olanda in perioada cuprinsa intre siau fost supuse, datorita unei exonerari referitoare la partea din BPM care depindea de emisiile de CO2, unei BPM mai reduse decat cea la care au fost supuse vehiculele de ocazie similare care au fost importate si inmatriculate incepand cu 01.01.2010.

40. In aceasta ipoteza ar exista pe piata nationala vehicule de ocazie similare comparabile celui in discutie in cauza principala a caror valoare

reziduala a BPM incorporate inca in valoarea lor este mai mica decat cuantumul acestei taxe aplicate vehiculului in discutie.

41. Daca acest din urma cuantum depaseste valoarea reziduala cea mai mica inca incorporata in valoarea vehiculelor de ocazie similare deja inmatriculate pe teritoriul national, atunci nu s-a dovedit ca legea BPM este conceputa in asa fel incat sa excluda in orice situatie posibilitatea ca produsele importate sa fie supuse unor impozite mai mari decat produsele nationale si prin urmare sa nu produca in niciun caz efecte discriminatorii.

42. Asemenea efecte discriminatorii nu pot fi evitate decat daca este posibil sa se opteze pentru valoarea reziduala a taxei de inmatriculare cea mai mica inca incorporata in valoarea vehiculelor de ocazie similare deja inmatriculate pe teritoriul national.

43. Instanta nationala are sarcina sa verifice daca cuantumul BPM aplicate unui vehicul de ocazie precum cel in discutie in litigiul principal depaseste sau nu depaseste valoarea reziduala cea mai mica a acestei taxe inca incorporate in valoarea vehiculelor de ocazie similare deja inmatriculate pe teritoriul national.

44. Rezulta ca art. 110 TFUE se opune unei taxe precum cea prevazuta de legea BPM daca si in masura in care cuantumul acestei taxe aplicate vehiculelor de ocazie importate cu ocazia inmatricularii lor in Olanda depaseste valoarea reziduala cea mai mica a acesteia incorporata in valoarea vehiculelor de ocazie similare deja inmatriculate in acelasi stat membru.

Avand in vedere interpretarea oferita de Curtea de Justitie in afacerea C-437/12 se poate concluziona in sensul ca reglementarea nationala actuala - O.U.G. nr. 9/2013 privind timbrul de mediu - este incompatibila cu art. 110 TFUE. Pentru a fi mai elocventa, petenta are in vedere niste exemple de calcul:

Exemplul nr. 1. Auto nou,cm³,, benzina, emisii CO₂ - 172. inmatriculat in Romania in anul preteuro, taxa specialaeuro vs. Autocm³, benzina, emisii CO₂ - 172 inmatriculat in Romania in anul 2014, pret 8.000 euro, timbru de mediu 1.010,53 euro. In timp, autoturismul s-a depreciat cu 60%, ceea ce inseamna ca valoarea reziduala a taxei de inmatriculare a scazut cu 60%. Prin urmare, pretul unui autoturism deja inmatriculat in Romania (" produs national ") va fi de 8.000 euro plus 60% din valoarea taxei speciale, adica 169,72 euro, deci in total 8.169,72 euro. In schimb, pretul unui autoturism provenit dintr-un alt stat membru al UE va fi de 9.010.53 euro.

Exemplul nr. 2. Auto 2010, 1.686 cm³,, motorina, emisii CO₂ 124, inmatriculat in Romania in anul 2011, pret 12.000 euro - taxa poluare 775, 27 euro vs. Auto 2010, 1.686 cm³,, motorina, emisii CO₂ - 124, inmatriculat in Romania in anul 2014, pret 6.000 euro - timbru de mediu 678,08 euro. In timp autoturismul s-a depreciat cu 50%, ceea ce inseamna ca valoarea reziduala a taxei de inmatriculare a scazut cu 50%. Prin urmare, pretul unui autoturism deja inmatriculat in Romania (" produs national ") va fi de 6.000 euro plus 50% din valoarea taxei de poluare, adica 387,63 euro, deci in total 6.387,63 euro. In schimb, pretul unui autoturism provenit dintr-un alt stat membru UE va fi de 6.678,08 euro.

10. Dupa cum se poate observa cu usurinta, in asemenea ipoteze timbrul de mediu este in mod vizibil incompatibil cu art. 110 TFUE, intrucat, in sensul hotararii pronuntate in cauza X, valoarea timbrului de mediu depaseste valoarea reziduala a taxelor de inmatriculare achitate anterior pentru vehiculele aflate in parcul auto national. Cu alte cuvinte, reglementarea fiscala nationala - O.U.G nr. 9/2013 discrimineaza produsele provenite din alte state membre ale Uniunii Europene, incercand sa orienteze consumatorul spre autoturismele de ocazie deja existente in parcul auto national (produse nationale), fiind astfel incompatibila cu art. 110 TFUE.

C. O.U.G nr. 9/2013 nu respecta principiul "poluatorul plateste"

11. Principiul " poluatorul plateste " a fost enuntat pentru prima data prin Declaratia de la Rio de Janeiro (1992), dupa cum urmeaza:

„ Autoritatile nationale vor face eforturi sa promoveze suportarea la nivel intern a costurilor de mediu si folosirea unor instrumente economice tinand cont de faptul ca poluatorul ar trebui, in principiu, sa suporte costul poluarii, tinandu-se cont de interesul public si fara a fi afectat comertul international si investitiile" (Principiul 16). Astazi, principiul „poluatorul plateste" esle considerat un loc comun in dreptul mediului si implica regula potrivit careia partea responsabila pentru producerea poluarii ar trebui sa fie de asemenea raspunzatoare pentru daunele provocate mediului inconjurator. El este considerat o cutuma regionala datorita suportului puternic de care a beneficiat in Comunitatea Europeana si in statele membre ale Organizatiei pentcu Cooperare si Dezvoltare Economica (OCDE). Acest principiu este consacrat si in art. 19 par. 2 TFUE (art. 174 par. 2 TCE).

12. Observand principiul "poluatorul plateste", petenta apreciaza ca de plano O.U.G. nr. 9/2013 nu il respecta deoarece pentru autoturismele cu o vechime mai mare si prin definitie mai poluante, se percepe un timbru de mediu mai mic decat pentru autoturismele mai noi. Astfel, de exemplu,

pentru un autoturism marca Audi A4, cu capacitate cilindrica de 1896 cm³, norma de poluare E3, emisii CO₂ 146, cu o vechime de 13 ani se va achita un timbru de mediu in cuantum de 971,31 euro, in timp ce pentru un autoturism marca Audi A4, cu capacitate cilindrica de 1896 cm³, norma de poluare E3, emisii CO₂ 145, cu o vechime de 11 ani, se va achita un timbru de mediu in cuantum de 1266,11 euro. De asemenea, pentru un autoturism marca Ford Focus, cu o capacitate cilindrica de 1 560 cm³, norma de poluare E4, emisii CO₂ 125, cu o vechime de 7 ani, se va achita un timbru de mediu in valoare de 478,13 euro, in timp ce pentru un autoturism de aceeasi marca, cu aceeasi capacitate cilindrica, norma de poluare E4, emisii CO₂ 124, cu o vechime de 5 ani, se va achita un timbru de mediu in valoare de 530, 1 euro. Din aceste exemple se poate observa si faptul ca pentru o masina cu o valoare a emisiilor poluante mai ridicata se va datora un timbru de mediu in cuantum mai redus decat cel perceput pentru o masina cu o valoare a emisiilor poluante mai ridicata.

Avand in vedere toate argumentele prezentate, petenta solicita sa se dispuna anulara deciziei privind stabilirea sumei reprezentand timbrul de mediu pentru autovehicule nr. dinemisa de Administratia Judeteană a Finantelor Pnblice si restituirea sumei deRON, achitata cu titlu de timbru de mediu.

II. AJFP a stabilit timbrul de mediu pentru autovehicule in vederea inmatricularii autovehiculului marca, tip, cu seria sasiu, an de fabricatie, data primei inmatriculari 26.09.....

Stabilirea sumei reprezentand timbrul de mediu pentru autovehicule s-a facut in conformitate cu prevederile OUG nr. 9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule, taxa fiind calculata pe baza elementelor prevazute in anexele 1-6 ale OUG nr. 9/2013, conform prevederilor art. 6 din actul normativ anterior mentionat rezultind o taxa in suma delei, conform Deciziei privind stabilirea sumei reprezentand timbrul de mediu pentru autovehicule nr.

III. Avind in vedere sustinerile petentei, documentele existente la dosarul cauzei si prevederile legale in vigoare in perioada verificata, invocate de catre contestator si de catre organele fiscale, autoritatea investita cu competenta de solutionare a contestatiei retine urmatoarele:

- SCSRL a achizitionat din Uniunea Europeana un autovehicul marea, tip, serie sasiu, an de fabricatie

....., data primei inmatriculari 26.09....., capacitate cilindrica 11705 cmc.

- pentru utilizarea autoturismului pe teritoriul Romaniei, acesta trebuia inmatriculat asa cum prevede art. 11 din OUG nr. 195/2002 privind circulatia pe drumurile publice:

“(1) Proprietarii de vehicule sau detinatorii mandatati ai acestora sunt obligati sa le inmatriculeze sau sa le inregistreze, dupa caz, inainte de a le pune in circulatie, conform prevederilor legale.”

- pentru finalizarea procedurii de inmatriculare petenta a solicitat la AJFP stabilirea sumei reprezentand timbrul de mediu pentru autovehiculul achizitionat, conform prevederilor art. 5 din OUG nr. 9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule, cu modificarile si completarile ulterioare:

“(1) Organul fiscal competent caleuleaza cuantumul timbrului, pe baza documentelor din care rezulta dovada dobandirii dreptului de proprietate asupra autovehiculului si elementele de caleul ale timbrului, depuse de catre contribuabilul care intentioneaza sa efectueze inmatricularea sau transcrierea dreptului de proprietate asupra autovehiculului rulat. Lista documentelor este prevazuta in normele metodologice de aplicare a prezentei ordonante de urgenta.

(2) Valoarea in lei a timbrului se determina pe baza cursului de schimb valutar al monedei euro stabilit in prima zi lucratoare a lunii octombrie din anul precedent si publicat in Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

(3) Timbrul se plateste de catre contribuabil intr-un cont distinct deschis la unitatile Trezoreriei Statului, pe numele Administratiei Fondului pentru Mediu, iar dovada platii acestuia va fi prezentata cu ocazia inmatricularii sau transcrierii dreptului de proprietate asupra autovehiculului rulat, aflat in una dintre situatiile prevazute la art. 4”.

- in baza solicitarii si a documentatiei depuse de petenta, organul fiscal a procedat la calculul sumei reprezentand timbrul de mediu si a emis Decizia privind stabilirea sumei reprezentand timbrul de mediu pentru autovehicule nr., rezultind o taxa de plata in suma delei.

- timbrul de mediu pentru autovehicule a fost stabilita avindu-se in vedere prevederile art. 4 din OUG nr. 9/2013, pentru instituirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, cu modificarile si completarile ulterioare:

Obligatia de plata a timbrului intervine o singura data, astfel:

a) cu ocazia inscrierii in evidentele autoritatii competente, potrivit legii, a dobandirii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul de catre primul proprietar din Romania si atribuirea unui certificat de inmatriculare si a numarului de inmatriculare;

b) la reintroducerea in pareul auto national a unui autovehicul, in cazul in care, la momentul scoaterii sale din pareul auto national, i s-a restituit proprietarului valoarea reziduala a timbrului, in conformitate cu prevederile art. 7;

c) cu ocazia transcrierii dreptului de proprietate asupra autovehiculului rulat si pentru care nu a fost achitata taxa speciala pentru autoturisme si autovehicule, taxa pe poluare pentru autovehicule sau taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, potrivit reglementarilor legale in vigoare la momentul inmatricularii;

d) cu ocazia transcrierii dreptului de proprietate asupra autovehiculului rulat in situatia autovehiculelor pentru care s-a dispus de catre instante restituirea sau inmatricularea fara plata taxei speciale pentru autoturisme si autovehicule, taxei pe poluare pentru autovehicule sau taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule.

... “

- timbrul de mediu a fost calculat pe baza elementelor prevazute in anexele nr. 1 - 6 la OUG nr. 9/2013, cu modificarile si completarile ulterioare, rezultind o suma delei.

Organul de solutionare a contestatiei face precizarea ca petenta avea posibilitatea sa formuleze contestatie daca aducea argumente care se bazeaza pe cele precizate la art. 9 din OUG nr. 9/2013, cu modificarile si completarile ulterioare:

“ (1) Suma reprezentand timbrul poate fi contestata atunei cand persoana care urmeaza sa inmatriculeze sau sa transcrie dreptul de proprietate asupra unui autovehicul rulat poate face dovada ca autovehiculul sau s-a depreciat intr-o masura mai mare decat cea indicata de grila prevazuta in anexa nr. 3.

(2) Evaluarea nivelului de depreciere se va face pe baza elementelor avute in vedere la stabilirea cotei de reducere prevazute la art. 6 alin. (6).

(3) In caz de contestare, caracteristicile autovehiculului rulat prevazute la alin. (2) se stabilesc, la cererea contribuabilului, prin expertiza tehnica efectuata contra cost de Regia Autonoma "Registrul Auto Roman", pe baza procedurii prevazute de normele metodologice de aplicare a prezentei ordonante de urgenta.

(4) Tariful privind efectuarea expertizei tehnice se stabileste de Regia Autonoma "Registrul Auto Roman" in functie de operatiunile aferente expertizei tehnice si nu poate depasi costul acestora.

(5) Rezultatul expertizei tehnice se consemneaza intr-un document eliberat de Regia Autonoma "Registrul Auto Roman", care cuprinde informatiile

corespunzatoare fiecaruia dintre elementele prevazute la alin. (2) si cota de reducere care decurge din acestea.

(6) Documentul privind rezultatul expertizei tehnice eliberat de Regia Autonoma "Registrul Auto Roman" se prezinta de catre platitorul taxei organului fiscal competent.

(7) La primirea documentului prevazut la alin. (6), organul fiscal competent va proceda la recaleularea sumei de plata reprezentand timbrul, care poate conduce la restituirea diferentei de timbru fata de cea platita cu ocazia inmatricularii sau transcrierii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul rulat.

(8) In cazuri bine intemeiate, organul fiscal competent poate solicita efectuarea unei contraexpertize.

Referitor la afirmatiile petentei din contestatie in legatura cu faptul ca, citam " desi a formulat cerere pentru restituirea taxei de poluare, precum si numeroase notificari, organul fiscal nu a pus in executare hotararile judecatoresti la care am facut referire, neachitand contravaloarea taxei de poluare " acestea nu pot fi retinute in solutionarea favorabila a cauzei in conditiile in care art.4, lit.d, din O.U.G. nr. 9/2013 prevede obligativitatea platii timbrului de mediu cu ocazia transcrierii dreptului de proprietate asupra autovehiculului rulat in situatia autovehiculelor pentru care **s-a dispus de catre instante restituirea**, ori in cazul autovehiculului marca tip fabricat in anul, avand numarul de identificare seria cartii de identitates-a dispus restituirea taxei de poluare in favoarea societatii prin Sentinta Civila nr.pronuntata de Tribunalul si prin Decizia civila nr.din 0.....pronuntata de Curtea de Apel Timisoara in dosarul

Organul investit cu competenta de solutionare a contestatiei retine ca instituirea timbrului de mediu reprezinta optiunea legiuitorului national, iar organele fiscale sunt obligate sa respecte prevederile art. 13 din O.G. nr. 92/2003, privind Codul de procedura fiscala, cu modificarile si completarile ulterioare, conform caruia : " *Interpretarea reglementarilor fiscale trebuie sa respecte vointa legiuitorului asa cum este exprimata in lege*".

In ceea ce priveste capatul de cerere referitor la restituirea sumei reprezentand timbrul de mediu pentru autovehicule, asa cum a fost formulat, facem precizarea ca organul de solutionare a contestatiei nu are competenta de a se pronunta asupra acestuia.

Pentru considerentele aratate in continutul deciziei, in temeiul art. 205, art. 206 si art. 216 din OG nr. 92/2003, republicata, titlul IX, privind solutionarea contestatiilor formulate impotriva masurilor dispuse prin actele administrative fiscale, in baza referatului nr., se

D E C I D E :

- respingerea ca neintemeiata a contestatiei formulate de SCSRL privind timbrul de mediu in suma delei.

- prezenta decizie se comunica la :

- SCSRL

- AJFP

Decizia este definitiva in sistemul cailor administrative de atac si poate fi atacata potrivit prevederilor legale la Tribunalul Timis in termen de 6 luni de la primirea prezentei.

DIRECTOR GENERAL

.....