



DECIZIA nr. _____ / _____ 2009

privind soluționarea contestației formulate de #####, Cnp. ##### din Târgu-Jiu, ####, jud. Gorj, înregistrată la A.F.P. a Municipiului Târgu-Jiu sub nr. ### / 04.01. 2010.

Biroul soluționare contestații din cadrul DGFP Gorj a fost sesizat de A.F.P. a Municipiului Târgu-Jiu, prin adresa nr. ###/06.01. 2010, înregistrată la DGFP Gorj sub nr. ###/06.01.2010 asupra contestației formulate de #####, Cnp. ##### din Târgu-Jiu, jud. Gorj.

Obiectul contestației îl constituie măsurile dispuse de organele fiscale din cadrul A.F.P. a Municipiului Târgu-Jiu prin *Decizia de Calcul al taxei de poluare pentru autovehicule, nr. #####/23.12.2009* prin care s-a stabilit taxă pe poluare pentru autovehicule, în sumă de ##### lei.

Totodată agentul economic solicită și restituirea sumei achitate.

Contestația a fost formulată în termenul prevăzut de art. 205 din OG nr.92/2003, privind Codul de procedură fiscală, republicată.

Constantând că în speță sunt întrunite condițiile prevăzute de art. 207, alin.1 și 209, alin.1, lit. a, din OG nr.92/2003, privind Codul de procedură fiscală, republicată, D.G.F.P. Gorj este investită să soluționeze pe fond contestația formulată de #####, Cnp. ##### din Târgu-Jiu, jud. Gorj.

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

I) Prin contestația formulată împotriva Deciziei de Calcul a taxei pe poluare pentru autovehicule, #####, solicită anularea deciziei de calcul a taxei pe poluare pentru autovehicule nr. ##### din 23.12.2009 , emisă de A.F.P. a Municipiului Târgu-Jiu, la cererea sa, înregistrată la A.F.P. a Municipiului Târgu-Jiu cu nr. ##### din 23.12.2009, din care a rezultat suma de plată reprezentând taxă pe poluare pentru autovehicule calculată în baza O.U.G. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare în valoare de ##### lei și totodată restituirea acesteia.

În motivarea acestui fapt ##### invederează că:

“Consider că la momentul la care mi s-a cerut să solicit printr-o cerere calcularea sumei în vederea plății am fost indus în eroare.”

II) Prin *Decizia de Calcul al taxei de poluare pentru autovehicule, nr.####/23.12.2009*, A.F.P. a Municipiului Târgu-Jiu a stabilit o taxă pe poluare pentru autovehicule, în sumă de #### lei, în conformitate cu prevederile O.U.G. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare la cererea contribuabilului.

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 Opel, tip Corsa, categorie auto M1, norma de poluare E 4, an fabricație 2004, data primei înmatriculări 29 aprilie 2004, în condițiile în care motivațiile contestatorului nu sunt de natură să modifice cuantumul taxei și totodată legalitatea procedurii de restituire a taxei pe poluare pentru autovehicule achitate de contestator.

În fapt, prin cererea înregistrată la A.F.P. a Municipiului Târgu-Jiu nr. ####/23.12.2009, #### a solicitat calcularea taxei de poluare pentru autovehicule, în vederea primei înmatriculări în România, a unui autovehicul, marca Opel, tip Corsa, categorie auto M1, norma de poluare E 4, an fabricație 2004, data primei înmatriculări 29 aprilie 2004, serie șasiu ####, număr de omologare ####/2004 nr. identificare ####, serie carte de identitate auto H####.

Totodată conform cap.V ,art.5 “Determinarea deprecierei reale a unui autovehicul rulat”, din HG nr. 686/2008 contestatoarea a depus la A.F.P. a Municipiului Târgu-Jiu anexa 2 la normele metodologice “Declarație pe propria răspundere” cu privire la rulajul mediu anual calculat conform prevederilor pct. 5 din normele metodologice de aplicare a O.U.G. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare.

În drept, O.U.G. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, prevede următoarele:

ART. 1

(1) Prezenta ordonanță de urgență stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, denumit 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 al taxei, prevzute 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 prevzute la art. 4.

ART. 6

(1) Suma de plată reprezentând taxa se calculează pe baza elementelor prevzute 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, prevzute 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:

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

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 OUG 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 HG 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, au rezultat următoarele:

A - valoarea combinată a emisiilor de CO₂ , exprim. în grame/km	127
B - taxa specifică exprimată în euro/1gr.CO₂(col.3 din Anexa 1)	1
C - cilindree(capacitate cilindrică)	1248
D - taxa pe cilindree, prevazută in col.3 din anexa 2	.4
E - cota de reducere a taxei prevăzută în col.2 din Anexa 4	46.5%
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 OUG 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 abrogării art. 214¹ - 214³ din Legea nr.571/2003, privind Codul fiscal, publicată în M.Of. 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 cuantumul taxei pe poluare , calculat fără luarea în calcul a deprecierei reale a vehiculului, excede cuantumul taxei reziduale incorporat 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, majorat 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 prevzut 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 Autonom "Registrul Auto Român", că deprecierea autovehiculului rulat este mai mare decât cea indicată de grila fix prevzută în anexa nr. 4 la ordonanță."

Ori în speța în cauză, această taxă pe poluare a fost stabilită ca urmare a solicitării contestatarului, care prin cererea depusă la organul fiscal și a anexei 2 la normele metodologice "declarație pe propria răspundere cu privire la rulajul mediu anual al autovehiculului" 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 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 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 în plan fiscal a principiului "poluatorul plătește", principiu unanim acceptat la nivelul Uniunii Europene.**

Referitor la cererea contribuabilului de restituire a taxei pe poluare achitate cu chitanța seria TS5, nr.1597462, în valoare de 3.393lei, în drept, ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ Nr. 7 din 18 februarie 2009, privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule reglementează următoarele:

"ART. I

Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 327 din 25 aprilie 2008, cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 8, alineatul (1) va avea următorul cuprins:

ART. 8

(1) Atunci când un autovehicul pentru care s-a plătit taxa în România este ulterior scos din parcul auto național se restituie valoarea reziduală a taxei, calculată în raport cu prevederile legale în vigoare la momentul înmatriculării autovehiculului în România, potrivit prevederilor alin. (2)."

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 OG 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 formulată de #####, Cnp. ##### din Târgu-Jiu, ##### jud. Gorj înregistrată la A.F.P. a Municipiului Târgu-Jiu sub nr. ###/04.01. 2010 va fi respinsă ca neântemeiată pentru suma de ##### lei, reprezentând taxă pe poluare stabilită prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autivehicule, nr.#####/23.12.2009.

Față de cele prezentate anterior , în temeiul actelor normative citate , a art. 210 (1), art.216 (1) și art. 218 din OG nr.92/2003, privind Codul de procedura fiscală, republicată, D.G.F.P. Gorj, prin directorul coordonator,

DECIDE :

1) **Respingerea în totalitate a contestației**, formulate de #####, Cnp. ##### din Târgu-Jiu, jud. Gorj, **ca neântemeiată**.

2) Prezenta decizie poate fi atacată la Tribunalul Gorj-Secția Comercială și de Contencios Administrativ competentă, în termen de 6 luni de la comunicare.

Director coordonator,