

**DECIZIA nr. 169** din 29.06.2021 privind soluționarea contestației formulate de **ABC SRL**, cu sediul în ..., București, înregistrată la D.G.R.F.P.B. sub nr. MBR\_REG\_.....05.2021

Direcția Generală Regională a Finanțelor Publice București prin Serviciul soluționare contestații 2 a fost sesizată cu adresa nr. ....05.2021, înregistrată sub nr. MBR\_REG\_....05.2021 de către Biroul Vamal X cu privire la soluționarea contestației formulate de societatea ABC SRL prin Cabinet de avocat ... în baza împuternicirii avocațiale nr. .../2021.

Obiectul contestației, transmisă prin poștă în data de ...2021 și înregistrată la organul vamal sub nr. fff/...05.2021 îl constituie Decizia pentru regularizarea situației privind obligațiile suplimentare stabilite de controlul vamal nr. fff aqw/....2021, emisă de Biroul Vamal X în baza procesului-verbal de control nr. fff rqq/....2021 și comunicată prin poștă în data de ....2021 prin care s-au stabilit obligații vamale în sumă totală de **S lei**, din care:

- T lei taxe vamale;
- V lei TVA;
- D lei dobânzi și penalități de întârziere aferente taxelor vamale;
- P lei dobânzi și penalități de întârziere aferente TVA.

Constatând că, în speță, sunt întrunite condițiile prevăzute de art. 268 alin. (1), art. 269, art. 270 alin. (1) și art. 272 alin. (1) și alin. (2) lit. a) din Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, Direcția Generală Regională a Finanțelor Publice București este investită să soluționeze contestația formulată de ABC SRL.

I. Prin contestația formulată ABC SRL susține că în considerarea contractului de mentenanță încheiat cu BGL a solicitat și obținut plasarea a două aeronave civile Boeing în regim de perfecționare activă pentru operațiuni de reparație, înlocuire piese și zbor tehnic de încercare.

În cadrul acestor operațiuni s-a decis ca motoarele să fie supuse unei operațiuni de boroscopare, iar BGL a decis demontarea motoarelor și depozitarea lor în antrepozit vamal pentru ca ulterior să fie trimise la un workshop autorizat pentru a fi reparate. Anterior realizării acestor operațiuni de demontare a motoarelor, societatea a solicitat cu adresele nr. DT z1/14.09.2020 și nr. DT z2/14.09.2020, transmise prin poștă electronică biroului vamal modificarea/completarea declarațiilor suplimentare privind autorizarea simplificată a regimului vamal cu operațiuni de dezmembrare a celor două aeronave civile. Ulterior acestui moment, societatea MMA SRL - agentul vamal al BGL a plasat cele 4 motoare demontate în regim de

antrepozit vamal, ceea ce a condus practic la lichidarea parțială a regimurilor vamale de perfecționare activă, aspect confirmat/validat de Biroul Vamal Y.

Societatea susține că, în baza celor două autorizații privitor la regimul de perfecționare activă emise în baza declarațiilor MRN, cu valabilitate până la data de 20.02.2021 și a celor două adrese din data de 14.09.2019 a realizat doar operațiuni autorizate de Biroul Vamal X. La data de 12.10.2020 biroul vamal a comunicat societății că va analiza solicitarea de modificare a regimului vamal, iar în data de 03.12.2020 a comunicat că din punct de vedere procedural societatea trebuia să solicite modificarea autorizațiilor de perfecționare activă anterior operațiunii de demontare a motoarelor. Cunoscând această opinie a organelor vamale, societatea susține că a înregistrat în data de 11.12.2020 în sistemul informatic european cererea de autorizare pentru utilizarea regimului de perfecționare activă cu efect retroactiv de la data de 01.08.2020, soluționată prin respingerea acesteia de către Direcția Regională Vamală O pe motiv că autoritatea competentă să ia decizii în privința celor două autorizații este Biroul Vamal X și că nu se justifică emiterea unei autorizații cu efect retroactiv, ceea ce confirmă în mod implicit procedura urmată de societate.

Contestatoarea ABC SRL susține că demontarea motoarelor este o operațiune menționată în cele două autorizații privind regimul de perfecționare activă, contrar celor menționate de organul vamal. A afirma că operațiunea de demontare a motoarelor în scopul reparației lor nu constituie o operațiune de reparație este o apreciere eronată deoarece operațiunea de reparație poate însemna că anumite componente să nu poată fi reparate de titularul autorizației, motiv pentru care motoarele au fost puse la dispoziția BGL care le-a introdus în regim de antrepozit vamal.

Chiar dacă este adevărat că subscrisa a propus încheierea regimului de perfecționare activă prin punerea în liberă circulație sau reexportul celor două aeronave, decizia aparținea BGL în momentul în care s-a cunoscut starea bunurilor, organul vamal neargumentând de ce regimul nu putea fi încheiat/descărcat prin deschiderea regimului de antrepozit vamal, care a și fost autorizat de biroul vamal competent (i.e., Biroul Vamal Y). Prin răspunsul la circa trei luni de la adresele din 14.09.2020 biroul vamal a confirmat în mod tacit că procedura de demontare parțială a aeronavelor (exclusiv motoarele) este un demers legal și în conformitate cu autorizațiile emise.

Societatea susține că demersurile întreprinse confirmă nu doar faptul că a solicitat modificarea/completarea autorizațiilor existente privitor la operațiunile care urma să le întreprindă, dar a dat dovadă și de bună credință prin solicitarea autorizării retroactive în baza dispozițiilor art. 211 alin. (2) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, inclusiv prin depunerea unei a doua cereri în data de 21.01.2021, respinsă de Direcția Regională Vamală O în data de 19.03.2021.

Societatea consideră că măsurile dispuse de organele vamale sunt nelegale și în contradicție cu prevederile art. 215 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, în condițiile în care a solicitat acordarea unei autorizații cu efect retroactiv

în 11.12.2020 și 21.01.2021 în temeiul dreptului conferit de art. 211 alin. (2) din regulament ce poate fi exercitat în mod rezonabil, drept ce a fost încălcat prin emiterea intempestivă a deciziei de regularizare, fără posibilitatea de a remedia situația semnalată ce a condus la respingerea celei de-a doua cereri de autorizare prin măsura dispusă la data de 19.03.2021. La data de 31.03.2021 societatea a înregistrat în sistemul electronic european a treia cerere pentru acordarea unei autorizații cu efect retroactiv, la care nu a primit răspuns.

Societatea susține că prevederile art. 215 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 îi sunt aplicabile deoarece anterior datei de 20.02.2021 regimul de perfecționare activă s-a închis prin plasarea motoarelor aeronavelor sub un alt regim, respectiv regimul de antrepozit vamal. Este eronată constatarea organelor vamale cu privire la scoaterea de sub supraveghere vamală a câte un motor de pe fiecare aeronavă, fără notificare deoarece în declarațiile vamale suplimentare societatea susține că a indicat că Biroul Vamal X ca birou vamal de supraveghere, iar Biroul Vamal Y ca birou vamal de încheiere, astfel că deschiderea și încheierea unui regim vamal presupune încunoștințarea doar a unuia din aceste birouri vamale, nu a ambelor birouri.

Dispozițiile art. 211 din regulament invocate de biroul vamal fac referire la operațiunile permise în cadrul unui anumit regim vamal special, fără absolut nicio legătură cu procedurile de încheiere a unui regim vamal, iar în cazul subscrisei nu există niciun motiv pentru care să se considere că operațiunile realizate în cadrul regimului de perfecționare activă nu s-ar încadra în limitele autorizației emise.

Referitor la datoria vamală, societatea ABC SRL susține că nu sunt îndeplinite condițiile de la art. 79 alin. (1) lit. a) din regulament pentru nașterea datoriei vamale deoarece mărfurile neunionale sunt reprezentate de motoarele celor două aeronave și nu de aeronave, așa cum în mod nelegal au reținut organele vamale, mărfuri care însă nu sunt supuse taxelor vamale de import. Pornind de la prevederile art. 56 alin. (1) din regulament, societatea susține că nu a realizat nicio operațiune de import sau de export a celor două aeronave/părți de aeronave pentru a datora taxe vamale, ci doar o plasare a bunurilor sub regim special care nu s-a închis încă prin importul definitiv sau exportul bunurilor. Organele vamale au calculat taxele vamale la o valoare estimată a aeronavelor de U1 USD fiecare și nu la valoarea motoarelor de U2 USD per bucată, în condițiile în care au reținut că ar fi existat o scoaterea de sub regim vamal doar a unor componente importante ale aeronavelor.

În mod ipotetic, chiar dacă ulterior schimbării regimului vamal bunurile respective au fost puse în liberă circulație, obligația de plată a taxelor vamale, dacă ea există în raport cu natura bunurilor, ar reveni persoanei care deține bunurile sau care a procedat la punerea lor în liberă circulație, fără ca aceste situații să privească societatea conform art. 247 din regulament.

Societatea ABC SRL mai susține că organele vamale au efectuat o încadrare tarifară greșită deoarece a fost solicitat codul TARIC 8802400010 (i.e.

Aeronave civile) cu taxe vamale 0%, însă a fost stabilit codul TARIC 8802400090 (i.e. Altele) cu taxă vamală 2,7%, în contradicție cu descrierea bunurilor din declarațiile vamale inițiale de "aeronavă civilă Boeing". Faptul că organele vamale speculează o inadvertență din declarațiile vamale inițiale în care agentul vamal a indicat codul TARIC 8802400090 nu justifică preluarea mot a mot a acestor date având în vedere descrierea bunurilor din declarații. Pentru a evita o eventuală controversă cu privire la corecta încadrare a bunurilor, societatea invocă faptul că Autoritatea Aeronautică Civilă a înregistrat cele două aeronave în Registrul unic de înmatriculare a aeronavelor civile din România.

Referitor la TVA societatea susține că dispozițiile art. 285 din Codul fiscal invocate reglementează faptul generator și exigibilitatea, fără implicații asupra sa deoarece bunurile nu au fost scoase de sub regimul vamal autorizat. La acest moment bunurile sunt plasate sub regim de antrepozit vamal, aspect reglementat la art. 295 alin. (1) lit. a) pct. 4 din Codul fiscal și oricum aceste bunuri fac obiectul unei cereri de emiterie a unei autorizații de perfecționare activă. Conform societății, se pare că organele vamale au stabilit obligația de plată a taxelor vamale și a TVA pentru o pretinsă operațiune de export, situație în care nu au nicio bază legală pentru colectarea TVA. Societatea susține că faptul generator al obligației de plată a TVA în cazul bunurilor plasate sub regim vamal special intervine la data la care bunurile încetează a mai fi plasate într-un astfel de regim, iar argumentele prezentate privitor la greșita încadrare tarifară cu consecința nedatorării taxelor vamale sunt aplicabile și în cazul TVA.

În susținere societatea prezintă înscrisurile menționate în cuprinsul contestației, iar în data de 10.06.2021 a avut loc procedura de susținere orală a contestației prin reprezentant convențional, susținerile fiind consemnate în minuta încheiată cu această ocazie și anexată în original dosarului cauzei.

II. În data de 07.06.2019 societatea ABC SRL a plasat în regim de perfecționare activă două aeronave Boeing 737-400 cu seriile MSN K1 și MSN K2, prin înregistrarea declarațiilor vamale MRN M1 și MRN M2, pentru care Biroul Vamal X a emis autorizațiile în procedură simplificată RO.....1/07.06.2019, respectiv RO.....2/07.06.2019. Declarațiile vamale conțin câte un articol, și anume aeronavă Boeing cu codul NC 8802400090. Activitățile planificate, prin declarațiile suplimentare care au stat la baza emiterii autorizațiilor, au fost: reparație, înlocuire piese, zbor tehnic de încercare, iar încheierea regimului urma să se facă, conform autorizațiilor primite, prin punere în liberă circulație sau reexport, produsul compensator rezultat fiind tot aeronavă Boeing 737-400.

Societatea a plasat în data de 08.09.2020 în regim de antrepozit vamal la Biroul Vamal Y două dintre motoare, iar în data de 18.09.2020 celelalte două motoare.

Prin introducerea motoarelor în regim de antrepozit vamal au fost încălcate condițiile impuse de autorizațiile acordate, care nu permiteau încheierea parțială a regimurilor de perfecționare activă prin plasarea unor componente ale aeronavelor în regim de antrepozit vamal, ci prin reexportul aeronavelor sau

punerea lor în liberă circulație. Procedând la scoaterea motoarelor de sub supraveghere vamală, fără știința Biroului Vamal X, societatea ABC SRL nu a respectat obligațiile care decurg din autorizații, încălcând prevederile art. 23 alin. (1) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013.

În aceste condiții, prin fapta săvârșită de societate a luat naștere o datorie vamală, organele vamale din cadrul Biroului Vamal X procedând la reverificarea condițiilor stabilite prin autorizațiile de perfecționare activă aferente declarațiilor vamale MRN M1 și MRN M2 conform procesului-verbal de control nr. fff rgg/....2021, în baza căruia a fost emisă decizia pentru regularizarea situației privind obligațiile suplimentare stabilite de controlul vamal nr. fff aqw/....2021 prin care s-au stabilit obligații vamale totale în cuantum de S lei.

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

### 3.1. Referitor la regimul de perfecționare activă

*Cauza supusă soluționării este dacă prin scoaterea motoarelor avioanelor demontate din incinta aprobată și plasarea lor sub un regim vamal neaprobat s-au nerespectat condițiile din autorizațiile de perfecționare activă sub care au fost plasate două aeronave Boeing 737-400 în vederea reparării, operațiune ce trebuia finalizată prin importul sau reexportul acestor aeronave.*

**În fapt**, societatea ABC SRL a înregistrat prin declarantul vamal Aldona SRL în data de 07.06.2019 la Biroul Vamal X două declarații vamale MRN M1 și MRN M2, însoțite de declarațiile suplimentare privind autorizarea simplificată a regimului vamal suspensiv conform art. 163 din Regulamentul (CE) nr. 2.446/2015, după cum urmează:

- solicitant: ABC SRL;
- proprietarul mărfurilor: BGL din Hong Kong;
- regim vamal solicitat: perfecționare activă – 5100;
- mărfuri plasate: aeronave civile Boeing 737-400 cu seriile MSN K1 și MSN K2;
- detalii despre activitățile planificate: reparație, înlocuire piese, zbor tehnic de încercare (art. 163 lit. c din Regulamentul delegat nr. 2.446/2015);
- locul transformării sau utilizării: O – incinta Aeroclubul României O;
- birou vamal de plasare: Biroul Vamal X;
- birou vamal de încheiere: Biroul Vamal X, Biroul Vamal Y, Biroul Vamal Băneasa;
- birou vamal de supraveghere: Biroul Vamal X;
- termen încheiere: 12 luni;
- proceduri de transfer propuse: punerea în liberă circulație sau reexport;
- rata de randament: 100%.

Conform declarațiilor vamale MRN M1 și MRN M2 valoarea fiecărei aeronave indicate în facturile proforma însoțitoare este de U1 USD (căsuța 22),

regimul vamal acordat este 5100 – perfecționare activă (căsuța 37), codul tarifar al mărfurilor indicat este 8802400090 (căsuța 33), iar termenul de încheiere a regimului este 20.02.2021.

În data de 08.09.2020 societatea ABC SRL a luat două motoare – câte un motor de pe fiecare aeronavă (motorul cu S/N 857682 de pe aeronava seria MSN K1 și motorul cu S/N 856295 de pe aeronava seria MSN K2) pe care le-a încredințat destinatarului MMA SRL, care le-a plasat în regim de antrepozit vamal la Biroul Vamal Y cu declarația vamală MRN M3/08.09.2020, cu mențiunea că lichidează parțial MRN M1/07.06.2019 și MRN M2/07.06.2019.

Conform declarației vamale MRN M4 din data de 08.09.2020, care lichidează total MRN M3/08.09.2020 cele două motoare au fost scoase din regimul de antrepozit vamal, fiind vândute de BGL unui client din Bulgaria.

În data de 18.09.2020 societatea a luat celelalte două motoare ale aeronavelor (motorul cu S/N 726485 de pe aeronava seria MSN K1 și motorul cu S/N 857388 de pe aeronava seria MSN K2) pe care le-a încredințat destinatarului MMA SRL, care le-a plasat în regim de antrepozit vamal la Biroul Vamal Y cu declarația vamală MRN M5/18.09.2020, cu mențiunea că lichidează parțial MRN M1/07.06.2019 și MRN M2/07.06.2019.

Cu adresele nr. DT z1/14.09.2020 și nr. DT z2/14.09.2020, transmise prin poștă electronică societatea a solicitat Biroului Vamal X aprobarea modificării declarațiilor suplimentare privind autorizarea simplificată a regimului vamal suspensiv, depuse cu MRN M2 și MRN M1 prin completarea activităților planificate cu dezmembrarea aeronavelor civile Boeing 737-400 seriile MSN K2 și MSN K1. Cu adresa nr. adrs1/12.10.2020 biroul vamal comunică societății faptul că a solicitat forurilor vamale superioare un punct de vedere asupra fezabilității noilor intenții economice și precizarea locului în care este ținută sau disponibilă contabilitatea principală în scopuri vamale. Cu adresa nr. adrs2/03.12.2020 biroul vamal comunică societății că modificarea autorizațiilor ar fi fost necesară înainte de scoaterea motoarelor de pe aeronave și plasarea lor în regim vamal de antrepozitare la Biroul Vamal Y.

La data de 11.12.2020 societatea ABC SRL a înregistrat în sistemul informatic european cererea de autorizare pentru utilizarea regimului de perfecționare activă cu efect retroactiv de la data de 01.08.2020. Din cerere reiese că locul ținerii contabilității și a evidențelor este în O, că activitățile planificate conțin reparație și reparație în garanție, mentenanță, modificări, dezmembrare și că produsele prelucrate ce urmează a fi obținute includ radar, receptoare de radionavigație, arcuri, înregistratoare numerice de date de zbor, elice, trenuri de aterizare, mașini și aparate electrice care au o funcție proprie, instrumente și aparate pentru navigație aeriană, turbine hidraulice, turboreactoare, scaune, ceasuri de bord, deșeuri și resturi de cupru, de fontă, de nichel, din aluminiu, din zinc etc. (35 de produse). Toate produsele nu urmau a fi exportate anticipat, ci puse în liberă circulație prin folosirea decontului de încheiere. Această cerere a fost respinsă de Direcția Regională Vamală O cu motivul că pentru cele două aeronave există deja

două autorizații de perfecționare activă și că autoritatea competentă să ia decizii în privința celor două autorizații este Biroul Vamal X, nejustificându-se astfel emiterea unei autorizații cu efect retroactiv.

Cu adresa nr. adrs3/18.12.2020 Biroul Vamal X a comunicat societății că urmează să se ia o decizie cu consecințe nefavorabile pentru societate având în vedere că aceasta nu a respectat autorizațiile acordate prin plasarea în regim de antrepozit vamal la data de 08.09.2020 a două motoare de avion care echipau cele două aeronave Boeing supuse regimului de perfecționare activă, cu acordarea unui termen de 30 de zile pentru reglementarea situației.

În data de 29.12.2020 societatea ABC SRL s-a adresat Direcției Generale a Vămirilor cu privire la situația celor două operațiuni de perfecționare activă, care prin adresa nr. adrs4/18.01.2021 i-a comunicat că solicitarea modificării autorizației ar fi trebuit transmisă Biroului Vamal X înainte de scoaterea motoarelor de pe aeronavă și plasarea lor în regim de antrepozit vamal și că pentru reglementarea situației este necesară punerea în aplicare a prevederilor art. 211 alin. (2) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, respectiv emiterea unei autorizații de perfecționare activă cu efect retroactiv, care să acopere activitățile desfășurate de societate și nementionate în autorizațiile emise de biroul vamal cu privire la MRN M1 și MRN M2. Autoritatea competentă pentru emiterea unei asemenea autorizații nu este biroul vamal, ci Direcția Regională Vamală O.

Cu adresa nr. DT fhfd/20.01.2021 societatea a solicitat biroului vamal prelungirea termenului dreptului de a fi ascultat, pentru efectuarea demersurilor necesare pentru obținerea autorizațiilor cu efect retroactiv.

În data de 21.01.2021 societatea ABC SRL a înregistrat în sistemul informatic european o nouă cerere de autorizare pentru utilizarea regimului de perfecționare activă cu efect retroactiv de la data de 01.08.2020, similară celei depuse în data de 11.12.2020, care a fost respinsă de Direcția Regională Vamală O în data de 19.03.2021 din cauza faptului că societatea nu avea organizat un punct de lucru autorizat în O și nu ținea evidența contabilă necesară la acest punct de lucru.

Prin urmare, constatând neacceptarea cererii de autorizare cu efect retroactiv de către Direcția Regională Vamală O în data de 19.03.2021 și faptul că societatea nu a respectat condițiile stabilite prin autorizațiile de perfecționare activă pentru cele două aeronave tip Boeing 737-400 prin scoaterea în data de 08.09.2020 a două motoare de sub supraveghere vamală, fără notificarea biroului vamal competent, organele vamale din cadrul Biroului Vamal X au încheiat procesul-verbal de control nr. fff rqq/....2021, în baza căruia a fost emisă decizia pentru regularizarea situației privind obligațiile suplimentare stabilite de controlul vamal nr. fff aqw/....2021, cu consecința stabilirii unor obligații vamale totale în cuantum de S lei.

La data de 31.03.2021 societatea a înregistrat o a treia cerere de autorizare cu efect retroactiv, nesoluționată până la data formulării contestației potrivit celor susținute de societate.

Prin contestația formulată ABC SRL susține, în esență, că a închis regimul de perfecționare activă prin plasarea motoarelor sub regimul de antrepozit vamal.

**În drept**, potrivit art. 23, art. 79, art. 134, art. 210, art. 211 și art. 215 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii:

**”Art. 23. – (1) Titularul deciziei respectă obligațiile care decurg din decizie.**

**(2) Titularul deciziei informează fără întârziere autoritățile vamale cu privire la orice factor intervenit după luarea deciziei, care îi poate influența menținerea sau conținutul”.**

**”Art. 79. – (1) În cazul mărfurilor supuse unor taxe la import, o datorie vamală la import ia naștere în cazul nerespectării uneia dintre următoarele:**

**(a) o obligație stabilită în legislația vamală cu privire la introducerea mărfurilor neunionale pe teritoriul vamal al Uniunii, la scoaterea lor de sub supravegherea vamală sau la circulația, perfecționarea, depozitarea, depozitarea temporară, admiterea temporară sau dispunerea de astfel de mărfuri pe teritoriul respectiv;**

**(b) o obligație stabilită în legislația vamală cu privire la destinația finală a mărfurilor pe teritoriul vamal al Uniunii;**

**(c) o condiție care reglementează plasarea mărfurilor neunionale sub un regim vamal sau acordarea, datorită destinației finale a mărfurilor, a unei exceptări de taxe sau a unei reduceri de taxe la import.**

**(2) Momentul în care ia naștere datoria vamală este:**

**(a) fie momentul în care obligația a cărei neîndeplinire duce la nașterea datoriei vamale nu este îndeplinită sau încetează a fi îndeplinită;**

**(b) fie momentul în care se acceptă o declarație vamală pentru plasarea mărfurilor sub un regim vamal, în cazul în care se constată ulterior că una dintre condițiile stabilite pentru plasarea acestor mărfuri sub acest regim sau pentru acordarea unei exceptări de taxe sau a unei reduceri a taxelor la import în baza destinației finale a mărfurilor nu a fost de fapt îndeplinită.**

**(3) În cazurile menționate la alineatul (1) literele (a) și (b), debitorul este oricare dintre următoarele persoane:**

**(a) orice persoană care trebuia să îndeplinească obligațiile în cauză;**

**(b) orice persoană care cunoștea sau care trebuia în mod rezonabil să cunoască faptul că o obligație prevăzută de legislația vamală nu a fost îndeplinită și care a acționat pe seama persoanei care trebuia să îndeplinească obligația sau care a participat la acțiunea având ca rezultat neîndeplinirea obligației;**

**(c) orice persoană care a dobândit sau a avut în posesie mărfurile în cauză și care cunoștea sau trebuia în mod rezonabil să cunoască, în momentul în care a**



dobândit sau a primit mărfurile, faptul că una dintre obligațiile prevăzute în legislația vamală nu a fost îndeplinită.

(4) În cazurile menționate la alineatul (1) litera (c), debitorul este persoana care are obligația de a respecta condițiile care reglementează plasarea mărfurilor sub un regim vamal sau întocmirea declarației vamale privind mărfurile plasate sub regimul vamal respectiv sau acordarea unei exceptări de taxe sau a unei reduceri a taxelor la import datorită destinației finale a mărfurilor.

În cazul în care se întocmește o declarație vamală pentru unul dintre regimurile vamale menționate la alineatul (1) litera (c) și orice informație solicitată în temeiul legislației vamale referitor la condițiile privind plasarea sub regimul vamal respectiv este furnizate autorităților vamale, ceea ce determină ca taxele la import, în totalitate sau în parte, să nu fie percepute, persoana care a furnizat datele necesare pentru întocmirea declarației vamale, care avea cunoștință sau trebuia în mod rezonabil să cunoască faptul că o astfel de informație era falsă, este, de asemenea, debitor”.

”Art. 134. – (1) **Mărfurile care sunt introduse pe teritoriul vamal al Uniunii sunt supuse, de la data acestei introduceri, unei supravegheri vamale și pot face obiectul controalelor vamale.** Dacă este cazul, acestea pot face obiectul prohibițiilor sau al restricțiilor justificate din motive, între altele, de moralitate publică, de ordine publică, de securitate publică, de protecție a sănătății și a vieții persoanelor și a animalelor sau de ocrotire a plantelor, de protecție a mediului înconjurător, a patrimoniului național cu valoare artistică, istorică sau arheologică și de protecție a proprietății industriale sau comerciale, inclusiv al controlului vizând precursorii de droguri, mărfurile care încalcă anumite drepturi de proprietate intelectuală și sumele de bani în numerar, precum și al aplicării măsurilor de conservare și administrare a patrimoniului piscicol și a celor de politică comercială.

**Mărfurile rămân sub supraveghere atât timp cât este necesar pentru a le fi determinat statutul vamal, iar supravegherea nu încetează decât cu permisiunea autorităților vamale.**

Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 254, mărfurile unionale nu fac obiectul unei supravegheri vamale odată ce le-a fost stabilit statutul vamal.

Mărfurile neunionale rămân sub supraveghere vamală, fie până ce se schimbă statutul vamal al acestora, fie până la scoaterea de pe teritoriul vamal al Uniunii sau distrugerea lor.

(2) Titularul mărfurilor aflate sub supraveghere vamală poate oricând, cu permisiunea autorităților vamale, să le examineze sau să preleveze eșantioane, în special în scopul determinării clasificării tarifare, a valorii în vamă sau a statutului vamal”.

”Art. 210 – Mărfurile pot fi plasate într-una dintre categoriile următoare de **regimuri speciale:**

- (a) tranzitul; care cuprinde tranzitul extern și tranzitul intern;
- (b) depozitare; care cuprinde antrepozitare vamală și zone libere;
- (c) utilizare specifică; care cuprinde admiterea temporară și destinația finală;
- (d) prelucrare; care cuprinde **perfecționarea activă și perfecționarea pasivă**”.

”Art. 211. - (1) **O autorizație din partea autorităților vamale se solicită pentru următoarele:**

(a) **utilizarea regimului de perfecționare activă** sau pasivă, a regimului de admitere temporară sau a regimului de destinație finală;

(b) exploatarea spațiilor de depozitare pentru antrepozitarea vamală a mărfurilor, cu excepția cazului în care operatorul spațiului respectiv este chiar autoritatea vamală.

**Condițiile în care este admisă utilizarea unuia sau a mai multora dintre regimurile speciale menționate la primul paragraf sau exploatarea spațiilor de depozitare sunt precizate în autorizație.**

(2) **Autoritățile vamale acordă o autorizație cu efect retroactiv** în situația în care sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

(a) există o necesitate economică dovedită;

(b) solicitarea nu are legătură cu o tentativă de fraudă;

(c) solicitantul a dovedit pe baza evidențelor contabile sau a evidențelor vamale că:

(i) toate cerințele regimului sunt îndeplinite;

(ii) după caz, mărfurile pot fi identificate pentru perioada respectivă;

(iii) astfel de evidențe contabile sau de evidențe vamale permit ca regimul să fie controlat;

(d) toate formalitățile necesare pentru a reglementa situația mărfurilor pot fi efectuate, inclusiv, dacă este necesar, invalidarea declarației vamale în cauză;

(e) nu a fost acordată solicitantului nicio autorizație cu efect retroactiv în termen de trei ani de la data la care a fost acceptată cererea;

(f) nu este necesară o examinare a condițiilor economice cu excepția cazului în care o cerere privește reînnoirea unei autorizații pentru același tip de operațiuni și mărfuri;

(g) cererea nu privește exploatarea spațiilor de depozitare pentru antrepozitarea vamală a mărfurilor;

(h) în situația în care o cerere privește reînnoirea unei autorizații pentru același tip de operațiuni și de mărfuri, cererea este înaintată în termen de trei ani de la data la care a expirat autorizația inițială.

Autoritățile vamale pot acorda o autorizație cu efect retroactiv și în situația în care mărfurile care fuseseră plasate sub un regim vamal nu mai sunt disponibile în momentul acceptării cererii pentru o astfel de autorizație. [...]"

**”Art. 215. – (1) În alte cazuri decât regimul de tranzit și fără a aduce atingere articolului 254, un regim special este încheiat în cazul în care mărfurile plasate sub acest regim sau produsele prelucrate sunt plasate sub un alt regim vamal, sunt scoase de pe teritoriul vamal al Uniunii sau au fost distruse și nu au rămas resturi, sau sunt abandonate în favoarea statului în temeiul articolului 199.**

(2) Regimul de tranzit este descărcat de către autoritățile vamale în momentul în care acestea sunt în măsură să stabilească, pe baza unei comparații între datele disponibile la biroul vamal de plecare și cele disponibile la biroul vamal de destinație, că acest regim s-a încheiat corect.

(3) Autoritățile vamale iau toate măsurile necesare în vederea reglementării situației mărfurilor pentru care regimul nu s-a descărcat în condițiile prevăzute.

(4) Cu excepția cazului în care există dispoziții contrare, **descărcarea regimului vamal trebuie să aibă loc într-un anumit termen**".

În speță, în data de 07.06.2019 societatea ABC SRL a solicitat și a obținut pe bază de declarații în sistem simplificat din partea Biroului Vamal X autorizarea plasării a două aeronave Boeing 737-400, cod tarifar indicat 8802400090 în regim de perfecționare activă până la data de 20.02.2021, pentru realizarea de activități de reparație, înlocuire piese, zbor tehnic de încercare în incinta Aeroclubului României O, cu finalizarea regimului prin punere în liberă circulație (import) sau reexport. Biroul vamal de supraveghere desemnat este biroul vamal de plasare, respectiv Biroul Vamal X, iar biroul vamal de încheiere este Biroul Vamal X, Biroul Vamal Y sau Biroul Vamal Băneasa.

În data de 08.09.2020 societatea ABC SRL a luat două motoare – câte un motor de pe fiecare aeronavă fără înștiințarea autorităților vamale și le-a încredințat destinatarului MMA SRL, care le-a plasat în regim de antrepozit vamal la Biroul Vamal Y. În aceeași dată motoarele au fost scoase din regimul de antrepozit vamal din România și au fost vândute de proprietar unui client din Bulgaria.

În data de 14.09.2020 societatea a solicitat prin email biroului vamal de supraveghere aprobarea modificării declarațiilor suplimentare privind autorizarea simplificată a regimului vamal suspensiv prin completarea activităților planificate cu dezmembrarea aeronavelor civile Boeing 737-400.

În data de 18.09.2020, fără să primească aprobarea autorităților vamale societatea a luat celelalte două motoare ale aeronavelor și le-a încredințat tot destinatarului MMA SRL, care le-a plasat în regim de antrepozit vamal la Biroul Vamal Y.

Ulterior, în data de 12.10.2020 biroul vamal comunică societății faptul că a solicitat forurilor vamale superioare un punct de vedere asupra fezabilității noilor intenții economice, iar în data de 03.12.2020 că autorizarea ar fi fost necesară înainte de scoaterea motoarelor de pe aeronave și plasarea lor în regim vamal de antrepozitare.

La data de 11.12.2020 societatea ABC SRL a înregistrat în sistemul informatic european prima cerere de autorizare pentru utilizarea regimului de perfecționare activă cu efect retroactiv de la data de 01.08.2020, care a fost respinsă de Direcția Regională Vamală O, astfel că în data de 18.12.2020 Biroul Vamal X a comunicat societății că urmează să se ia o decizie cu consecințe nefavorabile pentru societate urmare nerespectării autorizațiilor acordate prin scoaterea motoarelor de avion de sub supraveghere vamală și plasarea lor în regim de antrepozit vamal în data de 08.09.2020.

Faptul că modificarea autorizațiilor de perfecționare activă era necesară înainte de scoaterea motoarelor de pe aeronavă și plasarea lor în regim de antrepozit vamal a fost confirmat societății, la solicitarea acesteia, și de Direcția Generală a Vămilelor prin adresa din data de 18.01.2021.

În data de 20.01.2021 societatea a solicitat biroului vamal prelungirea termenului dreptului de a fi ascultat, iar în data de 21.01.2021 a înregistrat în

sistemul informatic european o nouă cerere de autorizare pentru utilizarea regimului de perfecționare activă cu efect retroactiv, care a fost respinsă de Direcția Regională Vamală O în data de 19.03.2021.

O a treia cerere de autorizare pentru utilizarea regimului de perfecționare activă cu efect retroactiv a fost depusă de societate în data de 31.03.2021, rămânând nesoluționată.

În aceste condiții, constatând faptul că societatea nu a respectat condițiile stabilite prin autorizațiile de perfecționare activă pentru cele două aeronave tip Boeing 737-400 prin scoaterea în data de 08.09.2020 a două motoare de sub supraveghere vamală, fără notificarea biroului vamal competent, precum și neacceptarea a două cereri de autorizare cu efect retroactiv de către Direcția Regională Vamală O, organele vamale din cadrul Biroului Vamal X au procedat la stabilirea datoriei vamale aferente.

Societatea ABC SRL susține că anterior demontării motoarelor a solicitat biroului vamal completarea autorizației de perfecționare activă, că demontarea motoarelor face parte din operațiunile autorizate, că prin plasarea motoarelor sub regimul de antrepozit vamal autorizat de Biroul Vamal Y a închis regimul de perfecționare activă și că a dat dovadă de bună-credință prin solicitarea autorizării retroactive.

Din constatările organelor vamale și susținerile societății contestatoare organul de soluționare a contestației reține următoarele:

**A.** Societatea este titulara a două operațiuni de introducere pe teritoriul vamal al Uniunii Europene a două aeronave Boeing 737-400 cu seriile MSN K1 și MSN K2, pentru care a solicitat și a obținut în data de 07.06.2019 regimul de perfecționare activă pentru activități planificate constând în reparație, înlocuire piese și zbor tehnic de încercare în incinta Aeroclubul României din O. Utilizarea regimului a fost autorizată până la data de 20.02.2021, urmând a fi încheiat prin punerea integrală în liberă circulație (= import) sau reexport a aeronavelor (rata de randament 100%) sub supravegherea Biroului Vamal X.

**B. Contrar susținerii societății din contestația formulată (pct. 7 din contestație), aceasta a scos motoarele din incinta autorizată din O și le-a deplasat pentru a le pune sub regimul de antrepozit vamal anterior încunoștințării Biroului Vamal X cu privire la intenția sa de a solicita modificarea regimului de perfecționare activă prin completarea activităților autorizate cu cele de dezmembrare a aeronavelor.**

Aceasta reiese fără putință de tăgadă prin faptul că primele două motoare, câte unul de pe fiecare aeronavă, au fost plasate în regim de antrepozit vamal la Biroul Vamal Y prin MRN M3 din data de 08.09.2020, în timp ce adresele invocate prin care a solicitat modificarea autorizării au fost transmise autorității vamale prin email abia în data de 14.09.2020, deci după ce motoarele fuseseră demontate de pe aeronave, scoase din incinta autorizată pentru activitățile de

*perfecționare activă din O și transportate în vederea plasării lor în regim de antrepozit vamal în Otopeni, fără niciun fel de supraveghere vamală și garanție, așa cum prevede tranzitul vamal al mărfurilor neunionale, fiind deci operațiuni neautorizate la momentul efectuării lor.*

Totodată, se reține că prin cele două adrese din data de 14.09.2020 societatea a solicitat doar modificarea/completarea activităților autorizate inițial cu activitățile de dezmembrare a aeronavelor, *fără să solicite și modificarea modalității de încheiere a regimului de perfecționare activă aprobate inițial, care implica fie punerea în liberă circulație, fie reexportul și nicidecum antrepozitul vamal.*

Cu toate acestea, în data de 18.09.2020 societatea a luat și celelalte două motoare ale aeronavelor, pe care le-a plasat tot în regim de antrepozit vamal la Biroul Vamal Y.

**C.** În acest context, faptul că demontarea motoarelor se circumscrie operațiunii de reparare a aeronavelor autorizate prin regimul de perfecționare activă – aspect necontestat de organele vamale – nu prezintă nicio relevanță în speță deoarece **nu operațiunea de demontare propriu-zisă a motoarelor a condus la încălcarea regimului de perfecționare activă așa cum a fost autorizat, ci scoaterea motoarelor din incinta autorizată și plasarea lor în regim de antrepozit vamal fără anunțarea în prealabil a Biroului Vamal X**, care era biroul vamal desemnat pentru supravegherea respectării regimului vamal aprobat.

Acest aspect a fost confirmat inclusiv de Direcția Generală a Vămilelor prin adresa de răspuns nr. adrs4/18.01.2021 la solicitarea contestatoarei însăși și care a indicat ca singur remediu posibil emiterea unei autorizații de perfecționare activă cu efect retroactiv în temeiul art. 211 alin. (2) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, cu autoritate competentă Direcția Regională Vamală O.

Prin urmare, așa-zisa apreciere "eronată" a operațiunii de demontare a motoarelor de către organele vamale în sensul că nu constituie o operațiune de reparație (pct. 16 și pct. 17 din contestație) *denotă o distorsionare evidentă a reținerilor organelor vamale din partea contestatoarei*, dovadă fiind chiar reținerile de la pg. 3/9 din decizia de regularizare contestată:

"prin introducerea motoarelor în regim de antrepozit vamal, au fost încălcate condițiile impuse de autorizațiile acordate, care nu permiteau încheierea parțială a regimurilor de perfecționare activă prin plasarea unor componente ale aeronavelor în regim de antrepozit vamal (...)"

sau

"procedând la scoaterea motoarelor de sub supraveghere vamală, fără știința Biroului Vamal X, societatea comercială nu a respectat obligațiile care decurg din autorizații (...)"

**D.** Mai mult, **demontarea motoarelor avioanelor în scopul clamat de contestatoare, acela al reparării lor, este contrazis de documentele existente în dosar**, respectiv:

- plasarea motoarelor în regim de antrepozit vamal, cu lichidarea parțială a declarațiilor vamale de perfecționare activă, ceea ce denotă că societatea nu intenționa să readucă motoarele și să le remonteze în vederea reparării și întregirii aeronavelor conform regimului aprobat;

- *vânzarea primelor două motoare către un client din Bulgaria în aceeași zi – 08.09.2020 – în care fuseseră plasate în regim antrepozit vamal, așa cum reiese din MRN M4 din data de 08.09.2020 (cod regim vamal indicat în MRN, căsuța 37: cod 4071 – punere în liberă circulație a mărfurilor care nu fac obiectul scutirii TVA aflate în antrepozit vamal);*

- **dezmembrarea aeronavelor**, cu obținerea de produse rezultate ce includ radar, receptoare de radionavigație, arcuri, înregistratoare numerice de date de zbor, elice, trenuri de aterizare, mașini și aparate electrice care au o funcție proprie, instrumente și aparate pentru navigație aeriană, turbine hidraulice, turboreactoare, scaune, ceasuri de bord, deșeuuri și resturi de cupru, de fontă, de nichel, din aluminiu, din zinc etc. (35 de produse) **nu implică nicidecum "repararea aeronavelor", ci chiar dezmembrarea și eliminarea lor din circuitul economic în forma inițială, de aeronave, cu obținerea a nu mai puțin 35 de produse compensatoare**, justificate cu decont de încheiere, după cum reiese din cererile contestatoarei însăși, depuse ulterior în vederea obținerii autorizației de perfecționare activă cu efect retroactiv.

**E.** Susținerile societății în sensul că regimul de perfecționare activă s-a încheiat/închis prin plasarea aeronavelor sub un alt regim vamal, acela de antrepozit vamal, fiind suficientă înștiințarea doar a Biroului Vamal Y nu pot fi reținute în soluționarea favorabilă a contestației.

Contestatoarea **ignoră total că modalitatea de încheiere a regimului de perfecționare activă aprobată** consta fie în punerea în liberă circulație, adică importul aeronavelor **ca atare**, fie reexportul lor, adică ieșirea aeronavelor **ca atare** în afara teritoriului vamal al Uniunii Europene, **adică încheierea regimului printr-un singur produs compensator = aeronava**, după cum reiese chiar din rata de randament de 100% indicată în autorizație și nicidecum o încheiere parțială a regimului de perfecționare activă, prin plasarea diferitelor componente și subansamble rezultate din demontare/dezmembrare (cum au fost motoarele) în regim de antrepozit vamal.

De asemenea, contestatoarea omite cu desăvârșire că Biroul Vamal Y era birou vamal de închidere aprobat **doar pentru punerea în liberă circulație sau reexport** și nicidecum pentru regimul de antrepozit vamal și că **biroul vamal de supraveghere era Biroul Vamal X**, căruia trebuiau să-i fie adresate toate înștiințările care vizau operațiuni ce implicau modificarea condițiilor ce decurg din autorizarea regimului de perfecționare activă, inclusiv tranzitul vamal al motoarelor demontate de la O la Otopeni, având în vedere că aceste motoare aveau statut de mărfuri neunionale și puteau circula liber doar după punerea în liberă circulație (import). Doar în ipoteza în care societatea ar fi închis regimul de perfecționare activă prin importul aeronavelor ori prin reexportul lor prin intermediul Biroului Vamal Y, înștiințarea Biroului Vamal X n-ar fi fost necesară, însă nu aceasta este situația de fapt în speță.

Mai mult, contrar susținerilor contestatoarei, Biroul Vamal Y nu a autorizat regimul de antrepozit vamal sub care au fost plasate motoarele, ci doar a validat declarațiile vamale depuse de declarantul vamal MMA, răspunderea pentru corectitudinea și exactitatea datelor înscrise în declarații rămânând în sarcina declarantului, care nu este exonerat de răspundere, în cazul reverificării sau controlului vamal ulterior, potrivit procedurilor vamale specifice.

**F. Dovada faptului că regimul de perfecționare activă nu a fost legal încheiat de către contestatoare prin plasarea celor patru motoare sub regim de antrepozit vamal este dată și de faptul că societatea nu a invocat și nici nu a făcut dovada încheierii integrale a regimului și prin plasarea până la expirarea termenului de 20.02.2021 sub un regim vamal a "restului" aeronavelor** (lucru imposibil, din moment ce aeronavele sunt descompletate și nu mai pot părăsi teritoriul vamal UE în lipsa motoarelor).

Ca atare, apare ca vădit neîntemeiată pretenția contestatoarei ca prin plasarea motoarelor în regim de antrepozit vamal să se considere încheiat regimul de perfecționare activă pentru întreaga aeronavă, din moment ce aeronava rămasă fără motoare nu a fost pusă sub un alt regim vamal până la data de 20.02.2021, nefiind defel aplicabile prevederile art. 215 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 invocate de contestatoare în favoarea sa, respectiv:

- mărfurile, adică aeronavele, plasate inițial în regim de perfecționare activă n-au fost plasate sub un alt regim vamal (antrepozitul vamal invocat a fost pentru motoare, nu pentru aeronave), n-au fost scoase de pe teritoriul vamal al Uniunii Europene, n-au fost distruse fără să rămână resturi și nici n-au fost abandonate în favoarea statului;

- produsele prelucrate, în acest caz cele rezultate din dezmembrare într-un număr de 35 de produse conform încadrărilor tarifare identificate de contestatoarea însăși (radar, receptoare de radionavigație, arcuri, înregistratoare numerice de date de zbor, elice, trenuri de aterizare, mașini și aparate electrice care au o funcție proprie, instrumente și aparate pentru navigație aeriană, turbine hidraulice, turboreactoare, scaune, ceasuri de bord, deșeuri și resturi de cupru, de fontă, de nichel, din aluminiu, din zinc etc.) n-au fost plasate sub un alt regim vamal, n-au fost scoase de pe teritoriul vamal al Uniunii Europene, n-au fost distruse fără să rămână resturi și nici n-au fost abandonate în favoarea statului.

Mai mult, o dovadă în plus că regimul de perfecționare activă nu putea fi considerat încheiat prin plasarea motoarelor în regim de antrepozit vamal (oricum neaprobat) este dată de cererile succesive depuse de societate în vederea autorizării pentru utilizarea regimului de perfecționare activă cu efect retroactiv de la data de 01.08.2020. Or, întreaga argumentație a contestatoarei în sensul încheierii regimului de perfecționare activă pentru cele două aeronave prin antrepozitul vamal al motoarelor/părți componente ale aeronavelor vine în contradicție cu toate demersurile ulterioare ale societății, atât din adresele din 14.09.2020 când a solicitat modificarea activităților planificate din "reparare" în "dezmembrare", cât și din cererile pentru autorizare cu efect retroactiv, când a solicitat "dezmembrare" cu obținere de 35 de produse compensatoare.

**G.** În ceea ce privește buna-credință invocată în favoarea sa de către contestatoare dovedită prin demersurile întreprinse, contrapusă acțiunii organelor vamale se rețin următoarele:

Societatea este cea care a scos în data de 08.09.2020 primele două motoare ale avioanelor din incinta aprobată și le-a plasat sub un regim vamal neaprobat, fără înștiințarea și aprobarea biroului vamal competent în supravegherea aplicării corecte a regimului de perfecționare activă. De asemenea, după înștiințarea din data de 14.09.2020, dar fără aprobare, societatea a procedat în data de 18.09.2020 la plasarea sub regimul vamal de antrepozit și a celorlalte două motoare ale avioanelor.

La rândul său, biroul vamal de supraveghere n-a respins și nici n-a aprobat cererea societății, ci i-a comunicat acesteia că a solicitat forurilor vamale superioare punctul de vedere asupra situației și, după primirea acestuia, că modificarea autorizațiilor ar fi fost posibilă înainte de scoaterea motoarelor de pe aeronave și plasarea lor în regim vamal de antrepozitare. Faptul că acest ultim răspuns i-a fost comunicat societății după circa trei luni nu echivalează cu confirmarea/aprobarea tacită a demontării parțiale a aeronavelor din partea organelor vamale, contestatoarea neindicând nicio reglementare vamală europeană în sensul pretins.

Nerespectarea reglementărilor vamale în materie este constatată și de Direcția Generală a Vămilelor, care în adresa nr. adrs4/18.01.2021 i-a comunicat societății că solicitarea modificării autorizației ar fi trebuit transmisă Biroului Vamal X înainte de scoaterea motoarelor de pe aeronavă și plasarea lor în regim de antrepozit vamal și i-a indicat ca posibil remediu obținerea unei autorizații de perfecționare activă cu efect retroactiv, ceea ce contrazice vădit susținerile contestatoarei în sensul confirmării corectitudinii transmiterii adreselor către biroul vamal abia în data de 14.09.2020 (pct. 24 din contestație).

În continuare, societatea a înregistrat în sistemul informatic european în data de 11.12.2020 prima cerere de autorizare pentru utilizarea regimului de perfecționare activă cu efect retroactiv de la data de 01.08.2020, soluționată negativ de autoritatea competentă – Direcția Regională Vamală O.

După respingerea cererii, în data de 18.12.2020 Biroul Vamal X a comunicat societății că urmează să se ia o decizie cu consecințe nefavorabile pentru societate, cu acordarea unui termen de 30 de zile pentru reglementarea situației.

În data de 20.01.2021 societatea a solicitat biroului vamal prelungirea termenului dreptului de a fi ascultat, pentru efectuarea demersurilor necesare pentru obținerea autorizațiilor cu efect retroactiv, iar în data de 21.01.2021 a depus o nouă cerere de autorizare pentru utilizarea regimului de perfecționare activă cu efect retroactiv, soluționată negativ în data de 19.03.2020.



Prin urmare, nu poate fi vorba de o emitere "intempestivă" a deciziei de regularizare din partea organelor vamale în data de 30.03.2021, așa cum pretinde contestatoarea, acestea dând dovadă de bună-credință și acționând numai după înștiințarea prealabilă a contestatoarei în data de 18.12.2020, după expirarea termenului inițial de 30 de zile acordat pentru reglementarea situației, după expirarea datei de 20.02.2021 când regimul de perfecționare activă trebuia închis de societate și după respingerea și celei de-a doua cereri de autorizare cu efect retroactiv în data de 19.03.2020.

Totodată, se reține și faptul că societatea *nu a făcut dovada contestării în vreun fel a respingerii cererilor sale pentru utilizarea regimului de perfecționare activă cu efect retroactiv de la data de 01.08.2020 de către Direcția Regională Vamală O*. Faptul că are dreptul să solicite obținerea unei astfel de autorizații în temeiul art. 211 alin. (2) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 nu echivalează cu obținerea autorizației, organele vamale fiind îndreptățite să aprobe solicitarea ori, dimpotrivă, să o respingă, dacă nu sunt îndeplinite condițiile stipulate pentru obținerea autorizației.

#### **H. Concluziv:**

- societatea nu a înștiințat "fără întârziere" organele vamale cu privire la faptul că aeronavele nu mai puteau fi reparate, ci urmau a fi dezmembrate, ceea ce influența în mod vădit conținutul activităților și modalitatea de încheiere a regimului de perfecționare activă aprobate inițial, ceea ce contravine prevederilor art. 23 alin. (1) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013;

- societatea a scos motoarele avioanelor de sub supraveghere vamală, prin scoaterea lor după demontare din incinta aprobată prin autorizație (Aeroclubul României O) și plasarea lor sub regimul de antrepozit vamal neaprobat, contrar prevederilor art. 134 alin. (1) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013;

- societatea nu a obținut autorizațiile pentru utilizarea regimului de perfecționare activă cu efect retroactiv de la data de 01.08.2020, cererile sale fiind respinse de autoritatea competentă;

- societatea nu a încheiat regimul de perfecționare activă pentru cele două aeronave până la data de 20.02.2021 prin punerea aeronavelor în liberă circulație sau reexport,

astfel că, în temeiul art. 79 alin. (1) lit. a) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, în sarcina sa s-a născut o datorie vamală de import urmare nerespectării obligațiilor stabilite prin autorizarea inițială a regimului de perfecționare activă pentru aeronavele Boeing 737-400, contestația societății fiind neîntemeiată pe acest capăt de cerere.

### **3.2. Referitor la datoria vamală**

*Cauza supusă soluționării este dacă organele vamale au stabilit corect cuantumul taxelor vamale în sarcina titularului regimului de perfecționare activă urmare nerespectării condițiilor aprobate.*

**În fapt**, organele vamale au stabilit în sarcina societății ABC SRL taxe vamale în cuantum de T lei, calculate pe baza următoarelor elemente:

- valoarea în vamă pentru fiecare aeronavă Boeing 737-40: U1 USD conform facturilor proforme prezentate de societate la depunerea declarațiilor vamale de perfecționare activă x 4,0550 lei/USD;

- taxa vamală 2,7% aplicabilă erga omnes pentru codul tarifar 8802400090 aplicabil mărfurilor, indicat și de societate la rubrica 33 din declarațiile vamale;

- taxele vamale datorate:  $2 \times (U1 \text{ USD} \times 4,0550 \text{ lei/USD} \times 2,7\%) = T \text{ lei}$ .

Prin contestația formulată societatea susține că organele vamale au calculat taxele vamale pe baza unui cod tarifar eronat și la valoarea totală a aeronavelor în loc de valoarea motoarelor și că datoria vamală nu este în sarcina sa, ci a persoanei care deține bunurile sau le-a pus în liberă circulație.

**În drept**, potrivit art. 56, art. 57 și art. 70 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii:

**”Art. 56. – (1) Taxele la import și la export datorate se bazează pe Tariful vamal comun.**

Alte măsuri prevăzute în dispozițiile specifice ale Uniunii în materie de schimburi comerciale cu mărfuri se aplică, după caz, în conformitate cu clasificarea tarifară a acelor mărfuri.

(2) Tariful vamal comun cuprinde toate elementele următoare:

(a) Nomenclatura combinată a mărfurilor, astfel cum este stabilită în Regulamentul (CEE) nr. 2658/87;

(b) orice altă nomenclură care se bazează parțial sau integral pe Nomenclatura combinată sau care adaugă alte subdiviziuni la aceasta și care este stabilită prin dispoziții ale Uniunii care reglementează domenii specifice în vederea aplicării măsurilor tarifare referitoare la schimburile comerciale cu mărfuri;

(c) taxele vamale convenționale sau autonome normale aplicabile mărfurilor cuprinse în Nomenclatura combinată; [...]”.

**”Art. 57. – (1) În sensul aplicării Tarifului vamal comun, clasificarea tarifară a mărfurilor reprezintă identificarea unei subpoziții sau a altei subdiviziuni a Nomenclurii combinate în care mărfurile trebuie clasificate.**

(2) În sensul aplicării măsurilor netarifare, clasificarea tarifară a mărfurilor reprezintă identificarea unei subpoziții sau a altei subdiviziuni a Nomenclurii combinate sau a unei alte nomenclurii stabilite prin dispoziții ale Uniunii și care are la bază total sau parțial Nomenclatura combinată sau care adaugă alte subdiviziuni la aceasta, în care mărfurile trebuie clasificate.

**(3) Subpoziția sau o altă subdiviziune determinată conform alineatelor (1) și (2) este utilizată pentru aplicarea măsurilor anexate respectivei subpoziții.**

(4) Comisia poate adopta măsuri pentru stabilirea clasificării tarifare a mărfurilor în conformitate cu alineatele (1) și (2)”.

”Art. 70. – (1) Baza inițială pentru valoarea în vamă a mărfurilor este valoarea de tranzacție, adică prețul efectiv plătit sau **de plătit** pentru mărfuri atunci când sunt vândute pentru export către teritoriul vamal al Uniunii, ajustat, dacă este cazul”.

De asemenea, potrivit art. 79 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii:

”Art. 79. – (1) **În cazul mărfurilor supuse unor taxe la import, o datorie vamală la import ia naștere în cazul nerespectării uneia dintre următoarele:**

(a) **o obligație stabilită în legislația vamală cu privire la introducerea mărfurilor neunionale pe teritoriul vamal al Uniunii, la scoaterea lor de sub supravegherea vamală sau la circulația, perfecționarea, depozitarea, depozitarea temporară, admiterea temporară sau dispunerea de astfel de mărfuri pe teritoriul respectiv;**

[...]

**(3) În cazurile menționate la alineatul (1) literele (a) și (b), debitorul este oricare dintre următoarele persoane:**

**(a) orice persoană care trebuia să îndeplinească obligațiile în cauză;**

**(b) orice persoană care cunoștea sau care trebuia în mod rezonabil să cunoască faptul că o obligație prevăzută de legislația vamală nu a fost îndeplinită și care a acționat pe seama persoanei care trebuia să îndeplinească obligația sau care a participat la acțiunea având ca rezultat neîndeplinirea obligației; [...].”**

În speță, organele vamale au stabilit taxele vamale în sarcina contestatoarei ABC SRL deoarece acesta a introdus pe teritoriul vamal al Uniunii Europene, prin intermediul declarațiilor vamale MRN M1 și MRN M2 depuse în data de 07.06.2019 la Biroul Vamal X, mărfuri neunionale constând în două aeronave Boeing 737-400 prin nerespectarea obligațiilor stabilite în sarcina sa prin autorizațiile acordate conform regimurilor de perfecționare activă aprobate pentru cele două aeronave.

Astfel, susținerea contestatoarei în sensul că nu datorează taxele vamale pe motiv că nu a importat/pus în liberă circulație bunurile nu poate fi primită deoarece din textul art. 79 alin. (1) lit. a) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 reiese cu claritate că **datoria vamală se naște/taxele vamale se datorează nu numai la introducerea mărfurilor neunionale pe teritoriul vamal al UE, ci și la ”scoaterea lor de sub supraveghere vamală [...].”**, ceea ce a și fost cazul în speță.

De asemenea, și susținerea societății precum că nu ea este cea obligată la plata taxelor vamale, ci cel care deține bunurile sau le pune în liberă circulație este neîntemeiată deoarece potrivit art. 79 alin. (3) lit. a) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 **debitorul vamal este orice persoană care trebuia să îndeplinească obligațiile stabilite conform legislației vamale**; or, contestatoarea în calitate de titular al regimului de perfecționare activă pentru cele două aeronave era cea obligată să respecte întocmai condițiile stabilite prin autorizațiile acordate pentru utilizarea regimului de perfecționare activă, având deci calitatea de debitor vamal.

Referitor la valoarea în vamă la care s-au calculat taxele vamale, se reține că valoarea de U1 USD este valoarea fiecărei aeronave introdusă pe teritoriul vamal al Uniunii Europene în regim de perfecționare activă. *Cum datoria vamală a fost stabilită urmare nerespectării condițiilor prevăzute de autorizațiile de perfecționare activă, și cuantumul acesteia se determină pe baza valorii cu care aeronavele au fost plasate sub acest regim special*, indiferent de motivul pentru care organele vamale au stabilit că aceste condiții au fost încălcate, cum este cazul în speță, respectiv prin scoaterea motoarelor demontate de sub supraveghere vamală și plasarea lor în antrepozit vamal. Pretenția societății de stabilire a datoriei vamale numai pe baza motoarelor este nejustificată întrucât nu motoarele făceau obiectul regimului de perfecționare activă încălcat, ci aeronavele.

În privința codului de încadrare tarifară, se reține că societatea însăși a indicat codul TARIC 8802400090 în declarațiile vamale sub care aeronavele au fost plasate în regim de perfecționare activă, căruia îi corespunde o taxă vamală de 2,7%. Nu poate fi vorba de o "inadvertență" din declarațiile vamale din partea agentului vamal deoarece societatea a introdus de-a lungul anilor și alte aeronave în regim de perfecționare activă sub același cod TARIC 8802400090, organele vamale punând la dispoziție un număr de 4 declarații vamale depuse de societate cu același cod TARIC (17ROCR2110I0000012/13.12.2017, 18ROCR2110I0000014/09.10.2018, 18ROCR2110I0000030/31.10.2018 și 21ROCR2110I0000012/25.03.2021).

Totodată, din cele două declarații vamale MRN M1 și MRN M2 depuse la data de 07.06.2019 reiese clar că societatea cunoștea și procentul și cuantumul taxelor vamale (rubrica 47), pe care le-a și garantat la plată cu polițe de asigurare emise pe numele său și obținute anterior completării declarațiilor vamale (care conțin și numărul poliței de asigurare la rubrica 44 din declarații), astfel că nici nu poate fi vorba de o așa-zisă eroare de completare a declarațiilor vamale din partea declarantului vamal.

Codul tarifar 8802400010, cu taxe vamale 0%, indicat de societate ca fiind cel corect nu este aplicabil aeronavelor Boeing 737-400 din cauză deoarece din nomenclatura tarifară în vigoare la data faptelor rezultă următoarele:

- 8802 40 - Avioane și alte vehicule aeriene cu o greutate fără încărcătură peste 15.000 kg
- - 88024 40 00 10 - - Civile (Nota de subsol TN101)
- - 8802 40 00 90 - - Altele.

Reiese că încadrarea aeronavelor la subpoziția tarifară cu 2 liniițe 88024400010 este subsumată prevederilor din Nota de subsol TN101, care are următorul conținut:

*"Admiterea la această subpoziție se subordonează condițiilor prevăzute de dispozițiile Uniunii Europene adoptate în domeniu [a se vedea articolul 254 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013].*

**Aceste condiții nu se aplică în cazurile în care aeronavele au fost înregistrate în mod corespunzător într-un registru al unui stat membru al unei**

**terțe țări în conformitate cu Convenția privind aviația civilă internațională din data de 7 decembrie 1944, iar în declarația vamală pentru punerea în liberă circulație se face trimitere la certificatul de înregistrare relevant”.**

Or, în speță, societatea nu a făcut dovada îndeplinirii condițiilor prevăzute de dispozițiile Uniunii Europene adoptate în domeniul aviației civile pentru cele două aeronave Boeing 737-400 și nici nu a făcut trimitere la certificatele de înregistrare a aeronavelor în cele două declarații vamale sub care acestea au fost plasate în regim de perfecționare activă, pentru a putea încadra aeronavele la codul TARIC 8802440010, așa cum pretinde societatea.

Susținerea societății precum că Autoritatea Aeronautică Civilă ar fi înregistrat cele două aeronave în Registrul unic de înmatriculare a aeronavelor civile din România este neprobată în niciun fel, dovadă fiind chiar documentele prezentate de societate în anexa 20 a contestației, respectiv:

- tip document: fax datat 03.04.2019 din partea Autorității Aeronautice Civile Române;

- destinatar: compania BGL;

- subiect: rezervarea însemnelor de înmatriculare pentru o aeronavă de tip Boeing 737-400;

- conținut: “[...] AACR confirmă rezervarea mărcii de ordine solicitate (GBA) pentru o aeronavă [...]. Menționăm faptul că în conformitate cu procedura internă PI-AW-IA ”Înmatricularea aeronavelor civile”, rezervarea mărcii de ordine, este valabilă pe o perioadă de 6 luni de la data prezentei. Subliniem faptul că, înainte de a solicita înmatricularea aeronavei este necesar să vă asigurați că sunt îndeplinite cerințele capitolului 2 ”Înmatricularea aeronavelor civile”, Secțiunea 1 ”Dispoziții comune”, art. 2.1. ”Cerințe generale privind înmatricularea aeronavelor”, alin. (1) al RACR-IA ”Înmatricularea aeronavelor civile”, privind înscrierea și menținerea aeronavelor civile în Registrul unic de înmatriculare a aeronavelor civile (RUIAC)”.

Ca atare, **documentele prezentate probează doar rezervarea mărcii de ordine** pentru cele două aeronave în discuție, oricum valabilă pe o perioadă de 6 luni de la data de 03.04.2019 **și nicidecum înmatricularea aeronavelor în Registrul unic de înmatriculare a aeronavelor civile din România, așa cum pretinde societatea.**

De altfel, pentru înscrierea și menținerea aeronavelor în RUIAC acestea trebuiau să fie în stare de navigabilitate, adică apte de zbor. Or, la data nașterii datoriei vamale, adică la data de 08.09.2020 când societatea nu a mai respectat regimul vamal aprobat, motoarele fuseseră demontate de pe avioane, astfel că acestea din urmă nu mai erau apte de zbor, nemaiîndeplinind oricum condițiile de menținere a lor în RUIAC.

În consecință, în raport de cele anterior reținute, contestația societății va fi respinsă și în privința cuantumului datoriei vamale stabilite.

### 3.3. Referitor la TVA

*Cauza supusă soluționării este dacă societatea datorează TVA aferentă aeronavelor pentru care s-a născut datoria vamală urmare nerespectării condițiilor aprobate pentru utilizarea regimului de perfecționare activă sub care au fost plasate aeronavele respective.*

**În fapt**, urmare stabilirii datoriei vamale urmare nerespectării regimului de perfecționare activă așa cum a fost aprobat, organele vamale au stabilit în sarcina ABC SRL și TVA aferentă în cuantum de V lei.

Societatea susține prin contestația formulată că deoarece bunurile nu au fost scoase de sub regimul vamal autorizat, nu a intervenit faptul generator și exigibilitatea taxei.

**În drept**, potrivit art. 285 și art. 295 din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal:

"Art. 285. – (1) **În cazul în care, la import, bunurile sunt supuse taxelor vamale**, taxelor agricole sau altor taxe europene similare, stabilite ca urmare a unei politici comune, **faptul generator și exigibilitatea taxei pe valoarea adăugată intervin la data la care intervin faptul generator și exigibilitatea respectivelor taxe europene.**

(2) În cazul în care, la import, bunurile nu sunt supuse taxelor europene prevăzute la alin. (1), faptul generator și exigibilitatea taxei pe valoarea adăugată intervin la data la care ar interveni faptul generator și exigibilitatea acelor taxe europene dacă bunurile importate ar fi fost supuse unor astfel de taxe.

(3) În cazul în care, la import, bunurile sunt plasate într-un regim vamal special, prevăzut la art. 295 alin. (1) lit. a) și d), faptul generator și exigibilitatea taxei intervin la data la care acestea încetează a mai fi plasate într-un astfel de regim".

"Art. 295. – (1) Sunt scutite de taxă următoarele:

a) livrarea de bunuri care urmează:

1. să fie plasate în regim vamal de admitere temporară, cu scutire totală de taxe la import;

2. să fie prezentate autorităților vamale în vederea vămuirii și, după caz, plasate în depozit temporar;

3. să fie introduse într-o zonă liberă;

4. să fie plasate în regim de antrepozitare vamală;

5. să fie plasate în regim de perfecționare activă; [...]"

În speță, pentru aeronavele plasate în regim de perfecționare activă **faptul generator și exigibilitatea TVA a intervenit în momentul în care societatea a încălcat condițiile prevăzute pentru utilizarea acestui regim special, încălcare care a determinat stabilirea taxelor la import** în sarcina sa, așa cum s-a arătat la pct. 3.2 din prezenta decizie și, în temeiul art. 285 alin. (1) din Codul fiscal, și a TVA aferentă.

Prevederile art. 295 alin. (1) lit. a) pct. 4 din Codul fiscal invocate de societate în susținere nu pot fi reținute în soluționarea favorabilă a cauzei deoarece **societatea nu a plasat aeronavele sub regim de antrepozit vamal**, ci doar componente de pe/din aeronave, în speță motoarele, și acelea cu nerespectarea regimului vamal de închidere aprobat prin autorizațiile de perfecționare activă.

De asemenea, susținerea societății în sensul că obligațiile de plată a taxelor vamale și a TVA au fost stabilite pentru o pretinsă operațiune de export nu are niciun temei, având în vedere că obligațiile au fost stabilite prin nașterea datoriei vamale la import, cu aplicarea corespunzătoare a prevederilor art. 79 alin. (1) lit. a) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013.

Prin urmare, susținerile contestatoarei nu înlătură în niciun fel obligația de plată a TVA, așa cum a fost ea stabilită de organele vamale prin decizia de regularizare contestată, contestația fiind neîntemeiată și pentru acest capăt de cerere.

### **3.4. Referitor la accesoriile aferente**

*Cauza supusă soluționării este dacă societatea datorează accesoriile aferente obligațiilor vamale principale, în condițiile în care în sarcina sa s-au reținut ca fiind datorate aceste obligații vamale stabilite prin decizia de regularizare contestată.*

**În fapt**, pentru obligațiile vamale principale constând în taxe vamale în cuantum de T lei și TVA în cuantum de V lei organele vamale au stabilit în sarcina societății ABC SRL și accesoriile aferente, și anume:

- D lei dobânzi și penalități de întârziere aferente taxelor vamale;
- P lei dobânzi și penalități de întârziere aferente TVA.

Dobânzile de întârziere au fost calculate pentru perioada 09.09.2020 – 30.03.2021 în temeiul art. 114 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 și art. 174 din Codul de procedură fiscală, pe baza ratei dobânzii anuale BNR de 1,50% + 2% pentru taxe vamale, respectiv pe baza cotei de 0,02% pe zi de întârziere pentru TVA, iar penalitățile de întârziere au fost calculate pentru aceeași perioadă în temeiul art. 176 din Codul de procedură fiscală pe baza cotei de 0,01% pe zi de întârziere atât pentru taxe vamale, cât și pentru TVA.

**În drept**, potrivit art. 2, art. 173, art. 174 și art. 176 din Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare:

”Art. 2. – (1) Codul de procedură fiscală reglementează drepturile și obligațiile părților din raporturile juridice fiscale privind administrarea creanțelor fiscale datorate bugetului general consolidat, indiferent de autoritatea care le administrează, cu excepția cazului când prin lege se prevede altfel.

(2) **În măsura în care prin lege specială nu se prevede altfel, prezentul cod se aplică și pentru:**

**a) administrarea drepturilor vamale; [...]**”.

”Art. 173. – (1) *Pentru neachitarea la termenul de scadență de către debitor a obligațiilor fiscale principale, se datorează după acest termen dobânzi și penalități de întârziere*”.

”Art. 174. – (1) *Dobânzile se calculează pentru fiecare zi de întârziere, începând cu ziua imediat următoare termenului de scadență și până la data stingerii sumei datorate, inclusiv.*

(2) Pentru diferențele suplimentare de creanțe fiscale rezultate din corectarea declarațiilor sau modificarea unei decizii de impunere, dobânzile se datorează începând cu ziua imediat următoare scadenței creanței fiscale pentru care s-a stabilit diferența și până la data stingerii acesteia, inclusiv.

(5) Nivelul dobânzii este de 0,02% pentru fiecare zi de întârziere”.

”Art. 176. – (1) *Penalitățile de întârziere se calculează pentru fiecare zi de întârziere, începând cu ziua imediat următoare termenului de scadență și până la data stingerii sumei datorate, inclusiv.* Dispozițiile art. 174 alin. (2) - (4) și art. 175 sunt aplicabile în mod corespunzător.

(2) Nivelul penalității de întârziere este de 0,01% pentru fiecare zi de întârziere.

(3) Penalitatea de întârziere nu înlătură obligația de plată a dobânzilor.

(4) Penalitatea de întârziere nu se aplică pentru obligațiile fiscale principale pentru care se datorează penalitate de nedeclarare potrivit art. 181”.

În cazul taxelor vamale și a altor taxe la import ce constituie datoria vamală sunt incidente și prevederile art. 114 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii potrivit cărora:

”Art. 114. – (1) Penalitățile de întârziere se percep la quantumul taxelor la import sau export, pentru perioada cuprinsă între data la care a expirat termenul fixat și data plății.

În cazul unui stat membru a cărui monedă este euro, rata penalității de întârziere este egală cu rata dobânzii, astfel cum este publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria C, aplicată de Banca Centrală Europeană asupra principalelor sale operațiuni de refinanțare în prima zi a lunii în care s-a împlinit scadența, majorată cu două puncte procentuale.

**Pentru un stat membru a cărui monedă nu este euro, rata penalității de întârziere este egală cu rata aplicată de banca centrală națională respectivă asupra principalelor sale operațiuni de refinanțare în prima zi a lunii în cauză, majorată cu două puncte procentuale, sau, în cazul unui stat membru pentru care nu este disponibilă rata băncii centrale naționale, rata cu gradul cel mai ridicat de echivalență aplicată pe piața monetară a statului membru respectiv în prima zi a lunii în cauză, majorată cu două puncte procentuale.**

(2) **În cazul în care datoria vamală ia naștere în baza articolului 79 sau a articolului 82 sau în cazul în care notificarea datoriei vamale rezultă dintr-un control ulterior, penalitățile de întârziere se percep în plus față de quantumul taxelor la import sau la export, de la data la care a luat naștere datoria vamală și până la data notificării acesteia.**



Rata penalităților de întârziere se calculează în conformitate cu alineatul (1)".

Având în vedere cele reținute anterior prin prezenta decizie, potrivit căroră societatea ABC SRL datorează obligațiile vamale principale reprezentate de taxele vamale și TVA stabilite în sarcina sa, rezultă că aceasta datorează și accesoriile aferente, în virtutea principiului de drept *accessorium sequitur principalae*, motiv pentru care contestația urmează a fi respinsă ca neîntemeiata și pentru acest capăt de cerere.

Pentru considerentele ce preced și în temeiul art. 23, 56, art. 57, art. 70, art. 79, art. 114, art. 134, art. 210, art. 211 și art. 215 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii, art. 285 din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal și art. 2, art. 173, art. 174, art. 176 și art. 279 din Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală

#### **DECIDE:**

Respinge contestația formulată de ABC SRL împotriva deciziei pentru regularizarea situației privind obligațiile suplimentare stabilite de controlul vamal nr. fff aqw/....2021, emisă de Biroul Vamal X prin care s-au stabilit obligații vamale reprezentând taxe vamale, TVA și accesorii aferente în sumă totală de **S lei**.

Prezenta decizie este definitivă în sistemul căilor administrative de atac și poate fi contestată în termen de 6 luni de la data comunicării la Tribunalul București.