



Ministerul Finanțelor Publice
Agenția Națională de
Administrare Fiscală
Direcția Generală a Finanțelor
Publice a Județului Teleorman



Str. Dunării nr. 188
Alexandria, Teleorman
Tel : +0247 312 788
Fax : +0247 421 178
e-mail: ALTRJUDX01@mfinante.ro

D E C I Z I A

Nr. 63 din 20.10.2010

Privind: soluționarea contestației formulată de dl. domiciliat în mun., înregistrată la Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Teleorman sub nr./.....2010.

Prin cererea înregistrată la Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Teleorman sub nr./.....2010, dl. domiciliat în mun., județul Teleorman, a formulat contestație împotriva măsurilor stabilite de organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice în Decizia nr./.....2010 privind calculul taxei pe poluare pentru autovehicule în sumă totală de lei.

Deoarece contestația formulată de dl. nu respectă voința legiuitorului impusă prin dispozițiile art. 206, alin. (1), lit. b) și alin. (2) din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, organele de soluționare i-au solicitat acestuia prin Adresa nr./.....2010 să îndeplinească procedura, petiționarul dând curs solicitării prin Adresa înregistrată la D.G.F.P. Teleorman sub nr./.....2010.

Întrucât contestația a fost depusă direct la organele de soluționare, acestea prin Adresa nr./.....2010, în conformitate cu prevederile pct – elor 3.2, respectiv 3.4 – 3.7 din Ordinul Președintelui A.N.A.F. nr. 519/2005 privind aprobarea Instrucțiunilor pentru aplicarea Titlului IX din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, au solicitat organului care a încheiat actul atacat, respectiv A.F.P., să constituie dosarul contestației, să verifice condițiile procedurale obligatorii și să întocmească referatul cu propuneri de soluționare, primind în acest sens răspunsul înregistrat sub nr./.....2010.

Contestația a fost depusă în termenul legal reglementat de art. 207, alin. (1) din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată (M.O. nr. 513/31.07.2007), cu modificările și completările ulterioare.

Fiind îndeplinite și celelalte proceduri de contestare prevăzute de lege, Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Teleorman este competentă să soluționeze pe fond cauza .

I. În susținerea contestației, dl. aduce următoarele argumente:

- la data de2010 a achiziționat autoturismul marca conform facturii cu seria nr. /.....2010, achitată cu chitanța seria nr. /.....2010 și ulterior a efectuat toate demersurile pentru înmatricularea acestuia și înregistrarea sa pe rolul fiscal, în concordanță cu legislația în vigoare de la data achiziționării autovehiculului;

- în vederea înmatriculării autovehiculului a fost constrâns să achite și această taxă fără de care organele statului nu procedau la perfectarea documentelor de înmatriculare și luare în evidențe;

- petentul arată faptul că legislația cu privire la taxarea autoturismelor este incompatibilă cu art. 90 din Tratatul U.E. și cu jurisprudența Curții Europene de Justiție, motiv pentru care sunt încălcate obligațiile de stat membru;

- din prevederile art. 148, alin. (2) din Constituția României se constată inaplicabilitatea prevederilor O.U.G. nr. 50/2008 relativ la aplicarea prevederilor art. 25, 28 coroborat cu art. 3, alin. (3) din Directiva 92/12 și 90 ale C.E., așa cum rezultă din jurisprudența Curții Europene prin Deciziile: Hotărârea Curții Europene împotriva Poloniei din data de 18.01.2007 din Cauza C 313/05 și Hotărârile Curții Europene împotriva Ungariei din data de 13.07.2006 din Cauza C333/05 și data de 05.10.2006 din Cauza C290/05;

- în consecință, se opune ca un stat membru să adopte dispozițiile figurând în O.U.G. nr. 50/2008, conform căruia persoanele care efectuează achiziții intracomunitare de autoturisme neînmatriculate pe teritoriul național, să achite o taxă specială "de primă înmatriculare" pentru înmatricularea în România, această taxă fiind o taxă cu efect echivalent în interesul art. 25 C.E.. Noțiunea de taxă cu efect echivalent rezultă dintr-o jurisprudență și se constată că orice taxă pecuniară impusă unilateral asupra mărfurilor în temeiul faptului că trec frontiera, oricare ar fi denumirea și modul de aplicare ale acesteia și care reprezintă o taxă specială de înmatriculare propriu-zisă constituie o taxă echivalent în sensul art. 23 C.E. și 25 C.E.;

- taxa auto de primă înmatriculare este instituită asupra tuturor autoturismelor înainte de prima lor înmatriculare în România și se aplică fie la vânzarea autovehiculului, fie, în cazul unei achiziții intracomunitare, astfel cum este definită în O.U.G. nr. 50/2008, la obținerea dreptului de a dispune de un autoturism în calitate de proprietar, și, cel târziu, de la înmatricularea sa pe teritoriul național;

- după cum a statuat deja Curtea, art. 90 CE reprezintă în cadrul Tratatului CE o completare a dispozițiilor privind suprimarea taxelor vamale și a taxelor cu efect echivalent. Această dispoziție are drept obiectiv asigurarea liberei circulații a mărfurilor între statele membre în condiții normale de concurență, prin eliminarea oricărei forme de protecție care poate decurge din aplicarea de impozite interne discriminatorii față de produsele provenind din alte state membre;

- de asemenea, în materie de impozitare a autovehiculelor de ocazie importate, Curtea a considerat că art. 90 CE vizează garantarea neutralității depline a impozitelor interne cu privire la concurența dintre produsele care se află deja pe piața internă și produsele din import. În vederea garantării neutralității impozitelor interne din perspectiva concurenței dintre autovehiculele similare importate dintr-un alt stat membru decât România, trebuie comparate efectele accizelor instituite asupra acestei ultime categorii cu cele ale accizelor reziduale care se aplică primei categorii de autovehicule, deja supuse acestei taxe la prima lor înmatriculare. Aplicarea formulei de calcul prevăzute în O.U.G. nr. 50/2008 conduce la creșterea nivelului taxei în funcție de vechimea autovehiculului;

- din jurisprudența Curții rezultă că un sistem de taxare nu poate fi considerat compatibil cu art. 90 CE decât dacă este organizat astfel încât să excludă orice

posibilitate ca produsele importate să fie supuse unor taxe mai mari decât produsele similare naționale și, prin urmare, să nu producă în niciun caz efecte discriminatorii;

- Tratatul European are prevederi clare cu privire la libera circulație a mărfurilor între țările UE; dacă un cetățean din altă țară a UE nu plătește o taxă pentru reînmatricularea unui autoturism la el în țară, atunci, în mod normal nici în România nu trebuie să o plătească;

- discriminarea este realizată de legiuitor care a legat plata taxei de poluare de faptul înmatriculării, deși în preambulul O.U.G. nr. 50/2008 rezultă că s-a urmărit asigurarea protecției mediului prin realizarea unor programe și proiecte pentru îmbunătățirea aerului, ceea ce implică instituirea unei taxe pentru toate autoturismele aflate în trafic;

- față de aceste aspecte juridice ale acestei taxe de primă înmatriculare, petentul consideră că aceasta este ilegală și incompatibilă cu legislația comunitară, sens în care solicită să fie avute în vedere și să-i fie soluționată favorabil contestația formulată împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. 24.280/03.09.2010;

- în drept, contestația este întemeiată pe dispozițiile art. 7 din Legea nr. 554/2004 a Contenciosului administrativ.

II. Prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr./.....2010, organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice au calculat pentru autovehiculul marca, an de fabricație, taxa pe poluare în sumă de lei conform prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare.

Organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice menționează:

- la2010 a fost emisă Decizia de calcul al taxei pe poluare nr. pe baza documentelor pe care contribuabilul le-a prezentat, constând în: factura de achiziție a autovehiculului, traducerea acesteia, legalizarea traducerii la notarul public, certificatul de înmatriculare din țara de proveniență a autovehiculului, fișa de înmatriculare din România și talonul mașinii;

- la data de2010 contribuabilul a atacat în termen legal decizia de calcul, cerând restituirea taxei auto ca fiind nelegală și în neconcordanță cu prevederile europene în materie;

- la data de2010, A.F.P. a respins plângerea prealabilă formulată de contestator, argumentându-se că nu există în această speță motiv de scutire la plata taxei și nici nu pot fi primite criticile vizând neconstituționalitatea legii speciale în materia primei înmatriculări ca motiv de anulare a deciziei emise de A.F.P.;

- în acest caz nu s-a impus întocmirea unei sesizări penale, neexistând suspiciuni în privința autenticității documentelor sau ale altor aspecte ce ar putea fi considerate elementele constitutive ale unei infracțiuni;

- acestea consideră că, ținând cont de prevederile legale și de documentația pusă la dispoziție de dl., calculul taxei pe poluare a fost făcut corect, prin urmare A.F.P. propune respingerea cererii de restituire a taxei plătite cu titlu de taxă pe poluare.

III. Luând în considerare constatările organelor fiscale din cadrul A.F.P., susținerile petentului, documentele aflate la dosarul cauzei precum și prevederile actelor normative în vigoare în perioada supusă verificării se rețin următoarele:

Petentul formulează contestație împotriva măsurilor stabilite de organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice în Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr./.....2010, pentru autovehiculul marca, cu nr. de identificare, nr. omologare, serie șasiu, an de fabricație, cu norma de poluare Euro, serie carte auto, data primei înmatriculări în afara teritoriului României –2008 (.....), stabilind ca obligație de plată suma de lei.

Cauza supusă soluționării este aceea dacă actele normative avute în vedere la stabilirea în sarcina petiționarului a taxei pe poluare pentru autovehicule în cuantumul contestat sunt aplicabile speței, în condițiile în care autorul cererii susține că reglementările comunitare au caracter obligatoriu și prioritar față de dispozițiile contrare ale legii interne.

În fapt, prin cererea înregistrată la organul fiscal sub nr./.....2010, domnul a solicitat calcularea taxei pe poluare pentru autovehicule în vederea primei înmatriculări în România a unui autovehicul marca, norma de poluare Euro, numărul de identificare, nr. omologare, serie șasiu, an de fabricație, cu norma de poluare Euro, serie carte auto, an fabricație

Din analiza pieselor de la dosarul cauzei rezultă că petentul a anexat la dosarul contestației următoarele documente:

- cerere pentru calculul taxei pe poluare la prima înmatriculare în România;
- copie cartea de identitate a autovehiculului;
- fisa de inmatriculare;
- certificate de inmatriculare;
- factura seria, nr./.....2010 emisă de firma S.R.L.;
- Chitanța pentru incasarea de impozite, taxe și contribuții Seria, Nr.

Organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice, pe baza documentelor depuse de petent în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 50/2008 și Normelor metodologice de aplicare aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 686/2008 au calculat taxa pe poluare pentru autovehiculul marca emițând Decizia nr./.....2010.

La emiterea Deciziei de calcul a taxei pe poluare pentru autovehicule nr./.....2010 au avut în vedere următoarele elemente: categoria autovehiculului M1 – marca; norma de poluare E, an de fabricație

Organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice au calculat taxa pe poluare în baza prevederilor art. 6, alin. 1, lit. b) și d) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 50/2008 privind instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule astfel:

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

Specificare:

A = valoarea combinată a emisiilor de CO(2), exprimată în grame/km 125;

B = taxa specifică, exprimată în euro/1 gram CO(2), prevăzută

în coloana 3 din Anexa 1 1;

C = cilindrul (capacitatea cilindrică) 1560;

D = taxa specifică pe cilindrul, prevăzută în coloana 3 din Anexa 2 6;

E = cota de reducere a taxei, prevăzută în coloana 2 din Anexa 4 28%.

Organul de soluționare reține astfel actul de voință al petiționarului, exprimat la solicitarea sa (Cererea nr. din2010) și materializată prin Chitanța seria nr./.....2010, pentru plata sumei de lei ce reprezintă taxă pe poluare și nicidecum o obligație instituită de organele fiscale în mod unilateral, taxă stabilită

în baza dispozițiilor O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare; se menționează că este vorba de taxă pe poluare și nu de taxă de primă înmatriculare.

În vederea soluționării cauzei, organele de revizuire rețin că speței îi sunt aplicabile **în drept** dispozițiile cap. V, art. 5 “Determinarea deprecierei reale a unui autovehicul rulat” din H.G. nr. 686/2008 în baza căruia contestatorul a depus la A.F.P. anexa 2 prevăzută în Normele metodologice; “Declarația pe propria răspundere” cu privire la rulajul mediu anual calculat conform pct. 5 din Normele metodologice de aplicare a O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare.

În acest context legislativ, se rețin ca fiind aplicabile dispozițiile O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule (publicată în M.O. nr. 327/25.04.2008), cu modificările și completările ulterioare, care prevăd următoarele:

ART. 1

(1) Prezenta ordonanță de urgență stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, denumită 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:

(1) Intră sub incidența taxei autovehiculele din categoriile M(1)-M(3) și N(1)-N(3), astfel cum sunt acestea definite în RNTR2.

[...]

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) scoaterea 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 M(1) – M(3) și N(1) – N(3), 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;

[...]

ART. 5

(1) Taxa se calculează de autoritatea fiscală competentă.

(2) Pentru stabilirea taxei, persoana fizică sau persoana juridică, denumite în continuare contribuabil, care intenționează să efectueze înmatricularea autovehiculului

va depune documentele din care rezultă elementele de calcul al taxei, prevăzute în normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență.

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

(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 prevăzute la art. 4.

[...]

ART. 6

(1) Suma de plată reprezentând taxa se calculează pe baza elementelor prevăzute în anexele nr. 1-4, după cum urmează:

a) pentru autovehiculele din categoria M(1), 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, prevăzute 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:

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

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;

ANEXA 1

Nivelul taxei specifice în funcție de emisia de dioxid de carbon

T

Norma de poluare *1) sau tipul autovehiculului din categoria M1	Emisia de dioxid de carbon - grame CO ₂ /km -	Nivelul taxei specifice - euro/1 gram CO ₂ -
1	2	3
[...]	[...]	[...]
Euro 4, Euro 3	[...]	[...]
	121 – 150	1,00
[...]	[...]	[...]

ST

*1) Norma de poluare este cea stabilită prin:

- directivele 98/69/CE și 2002/80/CE pentru Euro 3 și Euro 4.

ANEXA 2

Nivelul taxei specifice în funcție de norma de poluare

T

Norma de poluare *1) sau tipul autovehiculului din categoriile M1 și N1	Cilindree Capacitatea cilindrică - cmc -	Nivelul taxei specifice - euro/1 cmc -
---	--	---

1	2	3
[...]	[...]	[...]
Euro 4	[...]	[...]
	1401 – 1600	0,60
[...]	[...]	[...]

ST

*1) Norma de poluare este cea stabilită prin:

- Directiva 98/69/CE și Directiva 2002/80/CE pentru Euro 3 și Euro 4.

*2) Nivelul taxei specifice (euro/1 cmc) se va determina și se va datora începând cu intrarea în vigoare a normelor de aplicare a Regulamentului CE nr. 715/2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

ANEXA 4

Grila privind cotele de reducere a taxei

T

Vechimea autovehiculului	Cota de reducere - % -
1	2
[...]	[...]
> 2 ani – 3 ani inclusiv	28
[...]	[...]

În speță, din aplicarea elementelor de calcul prevăzute de O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei de poluare pentru autovehicule și a prevederilor cap. V, art. 5 "Determinarea deprecierii reale a unui autovehicul rulat" din H.G. nr. 686/2008 privind aprobarea normelor metodologice de aplicare a O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, au rezultat următoarele:

A = valoarea combinată a emisiilor de CO(2), exprimată în grame/km

B = taxa specifică, exprimată în euro/1 gram CO(2), prevăzută în coloana 3 din Anexa 1

C = cilindrul (capacitatea cilindrică)

D = taxa specifică pe cilindrul, prevăzută în coloana 3 din Anexa 2

E = cota de reducere a taxei, prevăzută în coloana 2 din Anexa 4

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 O.U.G. 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 legiitorului național**, urmare a abrogării art. 214¹ – 214³ din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, - publicată în Monitorul Oficial 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 în România, 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, este necesar a se reține faptul că tot jurisprudența Curții a stabilit că art. 90, primul paragraf din Tratat, este încălcat **numai atunci când quantumul taxei pe poluare, calculat fără luarea în calcul a deprecierei reale a vehiculului, exced quantumul taxei reziduale încorporat în valoarea vehiculelor de ocazie similare deja înmatriculate pe teritoriul național (pct. 29 din Hotărârea Curții – camera întâi – din data de 18.01.2007, Brzezinski, Cauza C 313/05).**

Mai mult, pentru ajustarea taxei pe poluare, contestatorul a avut 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 H.G. nr. 686/2008, care stipulează că:

CAP. V

Determinarea deprecierei reale a unui autovehicul rulat

ART. 5

(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, majorată 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 prevăzut în anexa nr. 2 și se depune la organul fiscal competent.

(5) Declararea 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 ordonanța, poate fi ajustată și atunci când persoana care solicită înmatricularea unui autovehicul rulat face dovada, pe baza expertizei tehnice efectuate de Regia Autonomă “Registrul Auto Român”, că deprecierea autovehiculului rulat este mai mare decât cea indicată de grila fixă prevăzută în anexa nr. 4 la ordonanță.

Ori în speță în cauză, această taxă pe poluare a fost stabilită ca urmare a solicitării contestatorului, care prin cererea depusă la organul fiscal și a anexei 2 la normele metodologice “Declarația pe propria răspundere cu privire la rulajul mediu anual al autovehiculului” a solicitat să efectueze prima înmatriculare a unui autovehicul în România, în baza dispozițiilor legale care au avut în vedere reducerea taxei pentru autoturismele rulate –; cu precizarea că petentul a depus această declarație în data de2010, iar în Referatul de calcul al taxei pe poluare pentru autovehiculele întocmit de A.F.P. în data de2010 se menționează faptul că Regia Autonomă “Registrul Auto Român” nu a stabilit deprecierei pentru autovehiculul

Rezultă deci 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:

“Niciun stat membru, nu aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre, impozite interne de orice natură, mai mari decât cele ce 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, conform H.G. nr. 686/2008, **nivelul taxei este determinat de norma de poluare corelat cu vechimea, rulajul mediu anual și starea generală standard și reprezintă reflecția în plan fiscal a principiului “poluatorul plătește”, principiu unanim acceptat la nivelul Uniunii Europene.**

Este necesar ca autorul cererii să aibă în vedere și dispozițiile art. 148, alin. (1) din Constituția României, republicată, coroborate cu prevederile art. I-33 din Tratatul de aderare, ratificat prin Legea nr. 157/2005, în care se stipulează:

* Constituția României, republicată (publicată în M. O. nr. 767/31.10.2003):

ART. 148

(1) Aderarea României la tratatele constitutive ale Uniunii Europene, în scopul transferării unor atribuții către instituțiile comunitare, precum și al exercitării în comun cu celelalte state membre a competențelor prevăzute în aceste tratate, se face prin lege adoptată în ședința comună a Camerei deputaților și Senatului, cu o majoritate de două treimi din numărul deputaților și senatorilor.

* Tratatul de aderare, ratificat prin Legea nr. 157/2005 (publicat în M.O. nr. 465/01.06.2005):

TITLUL V

EXERCITAREA COMPETENȚELOR UNIUNII

CAP. I

DISPOZIȚII COMUNE

ART. I-33

Actele juridice ale Uniunii

(1)

[...]

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.

[...]

Pe cale de consecință, având în vedere cele expuse mai sus, se reține că taxă 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**, taxa reprezentând opțiunea legiuitorului național, iar organele fiscale sunt obligate să respecte prevederile art. 13 din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, conform căruia:

“Interpretarea reglementarilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege”,

Motiv pentru care contestația formulată de dl. domiciliat în mun. va fi respinsă ca neîntemeiată pentru suma de reprezentând taxă pe poluare stabilită prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr./.....2010.

Nu poate fi reținut în soluționarea favorabilă a cauzei nici punctul de vedere potrivit cu care *taxa* este percepută în România numai în cazul autoturismelor reînmatriculate în țară din Comunitatea Europeană, nu și pentru cele înmatriculate în România, în cazul unei noi înmatriculări.

Este necesar a se reține **caracterul nediscriminatoriu** al prevederilor O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, aceasta *taxa* nefiind percepută doar persoanelor care doresc să înmatriculeze în România autoturisme second – hand provenite din Uniunea Europeană, ci **tuturor persoanelor** care doresc să înmatriculeze și să utilizeze un autoturism, indiferent de proveniența sau de vechimea acestuia, contribuind astfel la poluarea mediului.

Prin instituirea taxei de poluare, nu sunt încălcate dispozițiile art. 90 din Tratatul de Instituire a Comunității Europene, întrucât taxa de poluare instituită prin O.U.G. nr. 50/2008 nu poate fi asimilată impozitelor interne, deoarece această taxă este percepută pentru asigurarea protecției mediului tuturor proprietarilor de autoturisme care, prin înmatricularea acestora în România, doresc să le utilizeze pe teritoriul României și, în consecință, contribuie la poluarea mediului.

Mai mult, instituirea taxei de poluare a fost rezultatul negocierilor dintre România și Comisia Europeană, astfel încât nu se poate susține că ar contraveni legislației comunitare.

Având în vedere prevederile legale aplicabile în speță se constată că în mod legal a fost stabilită ca datorată taxa pe poluare în sumă de lei astfel încât urmează a se respinge ca neîntemeiată contestația formulată de dl., menținându-se constatările organelor fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice

*
* *

Având în vedere considerentele de fapt și de drept arătate, în temeiul H.G. nr. 34/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Finanțelor Publice, a H.G. nr. 109/2009 privind organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Administrare Fiscală și a O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, actualizată, cu modificările și completările ulterioare, directorul executiv al D.G.F.P. Teleorman

D E C I D E :

Art.1. Respingerea ca neîntemeiată a contestației formulată de dl. domiciliat în mun., jud. Teleorman, pentru suma în cuantum total de lei, reprezentând taxa pe poluare pentru autovehicule respectiv pentru autovehiculul marca, cu nr. de identificare, an de fabricație, cu norma de poluare E.....

Art. 2. Prezenta decizie a fost redactată în 4 (patru) exemplare toate cu valoare de original comunicate celor interesați;

Art. 3. Prezenta decizie poate fi atacată la instanța judecătorească de contencios administrativ în termen de 6 luni de la data comunicării .

Art. 4. Biroul Soluționare Contestații va aduce la îndeplinire prevederile prezentei decizii.

.....,

Director Executiv