

DECIZIA

Nr. /
privind soluționarea contestației
formulată de **D-na X**
înregistrată la D.G.F.P. a județului Arad
sub nr. / **03.2011**

Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Arad a fost sesizată de către Administrația Finanțelor Publice a Orasului Lipova cu adresa nr. /ad/15.03.2011, înregistrată la Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Arad sub nr. /21.03.2011 asupra contestației formulate de

D-na X

înregistrată la Administrația Finanțelor Publice a Orasului Lipova sub nr. /10.03.2011 și a procedat la analizarea dosarului contestației, constatând următoarele:

Petenta formulează contestație împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. /01.03.2011 emisă de Administrația Finanțelor Publice a Orasului Lipova solicitand anularea acesteia si restituirea taxei pe poluare in suma de xxxx lei.

Suma totală contestată este în cuantum de xxxxx lei și reprezintă taxa pe poluare pentru autovehicule.

Contestația a fost depusă în termenul legal de depunere prevăzut de art. 207 din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată.

Contestația a fost semnată de reprezentantul legal al petentei, avocat Cezar Poleac, la dosarul cauzei fiind depusa imputernicirea avocatiala in original cu adresa inregistrata la Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Arad sub nr. /ad/03.2011, așa după cum prevede art. 206 din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată.

Fiind îndeplinită procedura de formă, s-a trecut la soluționarea contestației:

I. Petenta prin reprezentantul sau legal a depus contestatie impotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. /01.03.2011 emisă de Administrația Finanțelor Publice a Orasului

Lipova solicitand anularea acesteia si restituirea taxei pe poluare in suma de lei, în susținerea cauzei invocând următoarele motive:

- taxa de poluare in cuantumul in care a fost stabilita si perceputa contravine dispozitiilor art.1 din Primul Protocol additional al Conventiei Europene a Drepturilor Omului

- invoca dispozitiile art.90 par.1 din Tratatul CE, aratand ca, OUG nr. 50/2008 este contrara art.90 din Tratatul de Instituire a Comunitatii Europene, intrucat este destinata sa diminueze introducerea in Romania a unor autoturisme second-hand deja inmatriculate intr-un alt stat membru UE precum si cel pentru care s-a achitat taxa pe poluare in acest litigiu favorizand astfel vanzarea autoturismelor noi produse in Romania.

II. Organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice a Orasului Lipova, urmare cererii petentei înregistrată la organul fiscal sub nr./01.2011, prin care a solicitat calcularea taxei pe poluare pentru autovehicule, în vederea efectuării primei înmatriculări în România a autovehiculului, categoria auto M1, norme poluare E2, serie șasiu, an fabricație 1995 au emis Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule pe numele contribuabilei xxxxxxxx, în sumă de xxxxxxx lei in conformitate cu prevederile O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule precum și H.G. nr. 686/2008 privind aprobarea normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule.

III. Având în vedere actele și documentele existente la dosarul cauzei, motivele invocate de petentă în raport de constatările organelor fiscale și prevederile dispozițiilor legale aplicabile în speță, se reține că Ministerul Finanțelor Publice prin Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Arad este investit a se pronunța dacă în mod corect și legal, reprezentanții Administrației Finanțelor Publice a Orasului Lipova au calculat în sarcina petentei suma de xxxxxxx lei reprezentând taxa pe poluare.

În fapt, în data de 01.2011, petenta a solicitat prin cererea înregistrată la Administrația Finanțelor Publice a Orasului Lipova sub nr. din 27.01.2011, stabilirea taxei pe poluare pentru autovehiculul marca, categoria auto M1, norme poluare E2, serie șasiu, an fabricație 1995. Drept urmare, organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice a Orasului Lipova au emis Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. din data de 03.2011, pe baza documentației depuse de petentă și a elementelor de calcul prevăzute de O.U.G. nr. 50/2008 și de Normele metodologice de aplicare aprobate prin

H.G. nr. 686/2008, prin care a fost calculată în sarcina petentei o taxă pe poluare în sumă de lei.

În drept, în cauză sunt incidente prevederile următoarelor acte normative:

O.U.G. nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările aduse de O.U.G. nr. 208/2008 abrogată de O.U.G. nr. 218/2008; O.U.G. nr. 7/2009, LEGEA nr. 329 din 5 noiembrie 2009; ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 118 din 23 decembrie 2010.

“ART. 4

Obligația de plată a taxei intervine:

- a) *cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România;*
- b) *la repunerea în circulație a unui autovehicul după încetarea unei excepții sau scutiri dintre cele la care se face referire la art. 3 și 9.*

ART. 5

(1) *Taxa se calculează de autoritatea fiscală competentă.*

(2) *Pentru stabilirea taxei, persoana fizică sau persoana juridică, denumite în continuare contribuabil, care intenționează să efectueze înmatricularea autovehiculului va depune documentele din care rezultă dovada dobândirii autovehiculului, precum și 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.”*

HOTĂRÂRE nr. 686 din 24 iunie 2008 privind aprobarea normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările aduse de HG nr. 45 din 19 ianuarie 2011:

“Autoritatea competentă pentru calculul taxei

ART. 3

(1) *Taxa se calculează de organul fiscal competent din subordinea Agenției Naționale de Administrare Fiscală, care reprezintă:*

- a) *în cazul persoanelor juridice, al persoanelor fizice care desfășoară activități economice în mod independent sau exercită profesii libere - organul fiscal la care persoana este înregistrată ca plătitor de impozite și taxe;*

b) în cazul persoanelor fizice - organul fiscal în a cărui rază teritorială persoana fizică își are domiciliul fiscal.

(2) În vederea calculării taxei de către autoritatea fiscală, persoana fizică sau persoana juridică în numele căreia se efectuează înmatricularea, denumită în continuare contribuabil, trebuie să prezinte, în copie și în original, următoarele documente:

a) cartea de identitate a vehiculului;

b) documente care atestă dobândirea autovehiculului pentru care se solicită plata taxei pe poluare de către contribuabil; și

c) în cazul autovehiculelor rulate achiziționate din alte state, un document din care să rezulte data primei înmatriculări a acestora și, după caz, declarația pe propria răspundere prevăzută la art. 5 alin. (4), precum și rezultatul expertizei tehnice efectuate de Regia Autonomă «Registrul Auto Român» ori rezultatul evaluării individuale efectuate potrivit art. 5 alin. (20).”

Se reține că regimul taxei pe poluare pentru autovehicule a intrat în vigoare de la data de 1 iulie 2008, conform art. 14 din O.U.G. nr. 50 din 21 aprilie 2008, publicată în Monitorul Oficial nr. 327 din 25 aprilie 2008, care stabilește, începând cu data de 1 iulie 2008, cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu destinația de venit la bugetul Fondului pentru mediu fiind gestionată de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării programelor și proiectelor pentru protecția mediului, reprezentând opțiunea legiuitorului național urmare abrogării art. 214¹-214³ din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 927 din 23 decembrie 2003, cu modificările și completările ulterioare.

Prin urmare, câtă vreme legislația fiscală prevede în mod expres plata taxei pe poluare cu ocazia primei înmatriculări, rezultă că aceasta este în mod legal datorată.

În ceea ce privește prevederile comunitare invocate în susținerea contestației, se reține că art. 148 din Constituția României instituie supremația tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, față de dispozițiile contrare din legile interne, “cu respectarea prevederilor actului de aderare”, iar în conformitate art. I-33 alin. 1 din Tratatul de aderare ratificat prin Legea nr. 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**”.

Rezultă că legile cadru sunt obligatorii pentru statele membre numai în privința rezultatului, autoritățile naționale având competența de a alege forma și mijloacele prin care se asigură obținerea rezultatului.

Astfel, potrivit art. 90 primul paragraf din Tratatul Comunităților (Uniunii) Europene:

“Nici un stat membru, nu aplica, direct sau indirect, produselor altor state membre, impozite interne de orice natura, mai mari decât cele care se aplica, 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.

Or, taxa pe poluare, prevăzută de O.U.G. nr. 50/2008, pentru un autoturism fabricat în România, care nu a fost înmatriculat este aceeași cu cea pentru un autoturism produs în oricare alt stat membru comunitar, cu condiția existenței aceluiași specificații tehnice.

Astfel prin 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.

Pe cale de consecință, având în vedere cele expuse mai sus, se reține că instituirea taxei pe poluare reprezintă opțiunea legiuitorului național, iar organele fiscale sunt obligate să respecte prevederile art. 13 din OG nr. 92/2003, republicată, privind Codul de procedură fiscală, conform căruia: *“Interpretarea reglementărilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege.”*, motiv pentru care contestația formulată de petentă va fi respinsă ca neîntemeiată.

Referitor la susținerile petentei din contestația formulată, se rețin următoarele:

Instanțele de judecată din România prin soluțiile emise au constatat că taxa de primă înmatriculare percepută contribuabililor a fost nelegală, fiind în contradicție cu prevederile art. 90 alin. 1 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană.

Prin instituirea acestei taxe s-a creat o situație discriminatorie între persoanele care își achiziționează autoturisme rulate aduse din import și persoanele care își achiziționează autoturisme rulate din România, în sensul că aceștia din urmă sunt scutiți de plata acestei taxe, beneficiind astfel de o situație avantajoasă.

Această taxă, **stabilită de art. 214 din Codul fiscal** a fost percepută doar în cazul înmatriculării în România, după 01.01.2007, a unui autovehicul care a fost anterior înmatriculat în alt stat membru al Uniunii

Europene decât România, nu și pentru un autovehicul care a fost deja înmatriculat în România, indiferent de nivelul de poluare, situație în care nu s-a aplicat în mod uniform principiul "*poluatorul plătește*" și nici nu s-au respectat prevederile art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană.

Curtea de Justiție a Comunităților Europene în cauzele reunite C-290/05 și C 333/2005, în cauzele reunite C-290/05 și C-333/05, Akos Nadasdi c. Vam-es Penzugyorseg Eszak-Alfoldi Regionalis Parancsnoksaga, respectiv Hona Nemeth c. Vam-es Penzugyorseg Del-Alfoldi Regionalis Parancsnoksaga - a arătat următoarele:

În sistemul Tratatului instituind Comunitatea Europeană art. 90 suplimentează dispozițiile referitoare la abolirea taxelor vamale și a măsurilor cu efect echivalent. Scopul acestuia este acela de a asigura libera circulație a mărfurilor între statele membre în condiții normale de concurență, prin eliminarea oricăror forme de protecție care pot rezulta din aplicarea unor impozite interne care discriminează produsele provenite din alte state membre (cauzele reunite C-393/04 și C-41/05, Air Liquide Industries Belgium).

În ceea ce privește impozitarea autoturismelor second - hand importate, Curtea a apreciat de asemenea că art. 90 caută să asigure completă neutralitate a impozitării interne sub raportul concurenței între produsele care se află deja pe piața națională și produsele importate (cauza C-387/01, Weigel).

Conform unei jurisprudențe bine stabilite, art. 90 paragraful 1 este încălcat atunci când taxa aplicată produselor importate și taxa aplicată produselor naționale similare sunt calculate diferit pe baza unor criterii care conduc, chiar dacă numai în anumite cazuri, la un nivel al taxei mai mare în cazul produselor importate (a se vedea cauza Weigel). Totuși, chiar dacă nu sunt îndeplinite condițiile pentru existența unei asemenea discriminări, impozitarea poate fi discriminatorie în mod indirect, datorită efectelor pe care le produce.

În scopul de a asigura neutralitatea impozitării interne prin respectarea regulilor de concurență între autoturismele uzate aflate deja pe piața națională și autoturismele similare importate, este necesar să fie comparate efectele taxei de înmatriculare pentru vehiculele nou importate dintr-un alt stat membru decât cel în cauză cu efectele valorii reziduale a taxei de înmatriculare care afectează vehiculele similare înmatriculate deja în acea țară și cărora, pentru acest scop, le-a fost deja aplicată această taxă. (În speță situația Ungariei).

Cât privește criteriile care pot fi folosite pentru determinarea unei taxe, Curtea Europeană de Justiție a observat că, în stadiul său actual, dreptul comunitar nu restrânge libertatea fiecărui stat membru de a construi un sistem fiscal în care acele diferențieri între anumite produse, chiar dacă este vorba de produse similare în sensul art. 90 paragraf 1 din Tratatul

instituirea Comunității Europene să se facă pe baza unor criterii obiective, cum ar fi proveniența materiilor prime folosite sau procesul de producție aplicat. Astfel ca prin jurisprudența Curții Europene de Justiție a Comunităților Europene, politica fiscală este unul din atributele suveranității naționale, Tratatul C.E acordând un grad ridicat de autonomie statelor membre în acest sens, acestea din urmă având libertatea de a taxa cum doresc autovehiculele care circula pe drumurile lor publice, atâta timp cât sistemul de taxare astfel instituit nu intră sub incidența art. 90 din Tratat, adică nu este discriminatoriu (hotărârea din cauza Michel Humblot, C-112/84, paragraf 53)

Din acest punct de vedere, nu s-ar putea aprecia ca însăși instituirea taxei ar contraveni dispozițiilor art.90 paragraf 1 din Tratat, căci această măsură se înscrie în marja de apreciere recunoscută statelor membre ale Uniunii, fiind o manifestare a suveranității acestora, într-un domeniu în care au înțeles să cedeze din puterile lor suverane, în favoarea Uniunii. De altfel, Curtea Europeană de Justiție a statuat deja, cu referire expresă la problema taxelor percepute pentru înmatricularea autovehiculelor ca „o comparație cu vehicule de ocazie puse în circulație anterior intrării în vigoare a legii referitoare la taxa de înmatriculare nu ar fi pertinentă. Articolul 90 C.E. nu are ca scop să împiedice un stat membru să introducă impozite noi sau să modifice taxele ori baza de calcul a impozitelor existente,, (hotărârea din 5 octombrie 2006, Nadasdi și Nemeth, C-290/05 și C-333/05, punctul 49).

Totuși, o asemenea diferențiere este compatibilă cu dreptul comunitar numai dacă urmărește obiective care sunt ele însele compatibile cu cerințele Tratatului și ale legislației comunitare secundare și dacă regulile în cauză sunt de natură să evite orice formă de discriminare, directă sau indirectă, îndreptată împotriva importurilor din alte state membre sau orice altă formă de protecție a produselor naționale concurente (cauza Outokumpu).

Având în vedere jurisprudența Curții Europene de Justiție, dispozițiile art. 214¹ și următoarele din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, referitoare la taxa de primă înmatriculare au fost abrogate în mod expres prin publicarea OUG nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule.

Astfel, în contextul sistemului taxei pe poluare, criterii precum tipul motorului, capacitatea cilindrică și clasificarea fundamentată pe motive de protecție a mediului reprezintă **criterii obiective**. Prin urmare ele pot fi folosite într-un asemenea sistem. Pe de altă parte, nici nu există vreo cerință ca valoarea taxei să fie legată de prețul autoturismului.

Având în vedere cele de mai sus rezultă că taxa pe poluare nu împovărează produsele provenind din alte state membre mai mult decât produsele naționale similare, opinia formulată de Comisia Europeană față

de taxa specială auto nu a fost în sensul eliminării acesteia, ci a recomandat reaşezarea acesteia pe bază de alte principii, respectiv pe baza principiului "poluatorul plăteşte".

Este de remarcat că, în jurisprudenţa Curţii Europene de Justiţie a Comunităţilor Europene s-a apreciat că orice autovehicul de ocazie încorporează în valoarea sa de piaţă o valoare reziduală a taxei pe poluare ce s-ar fi perceput în cazul înmatriculării sale din nou, pe baza legislaţiei naţionale, putându-se constata o încălcare a dispoziţiilor fostului art. 90 din Tratatul C.E. doar în măsura în care taxa percepută autovehiculelor importate de pe teritoriul altor state membre ale Uniunii ar fi mai mare decât acea valoare reziduală.

Pentru a defini noţiunea de „valoare reziduală”, Curtea a explicat că „un vehicul nou asupra căruia a fost achitată taxa de înmatriculare îşi pierde în timp o parte din valoarea sa de piaţă. Se diminuează astfel, în aceeaşi proporţie cu pierderea valorii, nivelul taxei de înmatriculare cuprins în valoarea rămasă a autoturismului. Astfel, un vehicul de ocazie nu poate fi vândut decât la un procent din valoarea sa iniţială, cuprinzând nivelul rezidual al taxei de înmatriculare”. În hotărârea din 5 octombrie 2006 Nadasdi si Nemeth, C-290/05 si C-333/05 punctul 57, Curtea a mai statuat că art. 90 primul paragraf din Tratatul C.E trebuie interpretat în sensul că „se opune unei taxe de înmatriculare, în măsura în care aceasta este percepută asupra vehiculelor de ocazie la prima lor punere în circulaţie pe teritoriul unui stat membru şi nivelul său, determinat exclusiv în funcţie de caracteristicile tehnice ale vehiculelor (tip motor, [cilindree](#)) şi de norma de poluare, este calculat fără a ţine cont de deprecierea acestora, în asemenea manieră încât, aplicându-se autovehiculelor de ocazie importate din alte state membre, depăşeşte nivelul menţionatei taxe cuprins în valoarea reziduală a autovehiculelor similare de ocazie care au fost deja înregistrate în statul membru în care se importă”.

De asemenea s-a apreciat că este contrară art. 90 paragraf 1 din Tratatul C.E. perceperea unei taxe pentru autovehicule de ocazie importate stabilită asupra unei valori superioare valorii reale a vehiculului, care ar atrage consecinţa taxării mai consistente a acestora în raport cu autovehiculele de ocazie similare disponibile pe piaţa naţională, respectiv că, pentru taxarea autovehiculelor de ocazie importate, este necesar a se ţine cont de deprecierea lor reală. (hotărârea din 29 aprilie 2004, Weigel, C-387/01 paragraful 70 si jurisprudenţa citată).

Prin urmare, s-ar putea constata caracterul discriminatoriu al taxei pe poluare percepută de la petenta doar în măsura în care nivelul acesteia ar depăşi valoarea reziduală a taxei datorată pentru un vehicul nou, achiziţionat de pe piaţa internă, cu caracteristici identice şi cu acelaşi grad de depreciere. Astfel, este de observat că, în aplicarea legislaţiei comunitare, aşa cum a fost interpretată de către Curtea de Justiţie a

Uniunii Europene prin hotărârile mai sus citate, legiuitorul național a stabilit că taxa pe poluare se stabilește în funcție de vechimea fiecărui autoturism, în formula de calcul a acesteia fiind cuprinsă o cotă fixă de reducere a taxei prevăzută în anexa nr. 4 potrivit art.6 alin.1 din O.U.G. nr.50/2008.

Mai mult nivelul taxei se poate ajusta și prin raportare la deprecierea efectivă a autoturismului, întrucât *„cota fixă de reducere prevăzută în anexa nr.4 este stabilită în funcție de vechimea autoturismului de rulajul mediu anual, de starea tehnica si nivelul de dotare al autovehiculului. Cu ocazia calcului taxei vor fi acordate reduceri suplimentare fata de cota fixa, in functie de abaterile de la situatia standard a elementelor care au stat la baza stabilirii cotei fixe, in conditiile prevazute in normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență”*. Astfel în art.10 alin.1 din OUG 50/2008 se arată că: *” suma reprezentând taxa poate fi contestată atunci când persoana care urmează să înmatriculeze un autovehicul rulat poate face dovada că autovehiculul său s-a depreciat într-o măsură mai mare decât cea indicată de grila fixă prevăzută în anexa nr. 4. Evaluarea nivelului de depreciere se va face pe baza elementelor avute in vedere la stabilirea cotei de reducere prevăzuta la art.6 alin.3 din OG nr.50/2008 “*

Din acest punct de vedere se reține că elementele incluse în formula de calcul al taxei pe poluare potrivit art.6 alin.1 din O.U.G. nr.50/2008 răspund cerințelor rezultate din jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene. Astfel, în interpretarea fostului art.90 alin.1 din Tratatul C.E., stabilind că taxa internă percepută pentru înmatricularea autovehiculelor trebuie stabilită în funcție de deprecierea lor reală, Curtea a statuat că: *„pentru a evita o taxare discriminatorie, valoarea vehiculului de ocazie importat reținută de autorități ca bază pentru stabilirea taxei trebuie să reflecte în mod fidel valoarea unui vehicul similar deja înmatriculat pe teritoriul național”* (hotărârea din 29 aprilie 2004, Weigel, C-387/01 paragraful 71), explicând însă că: *„pentru o atare evaluare, Curtea a acceptat că, deși, deprecierea reală a vehiculelor nu ar putea fi luată în considerare decât prin intermediul unei evaluări ori a unei expertizări a fiecăruia, pentru a evita dificultățile inerente unui asemenea sistem, un stat membru poate fixa, prin niște bareme forfetare determinate prin dispoziții legislative, normative sau administrative si calculate pe baza de criterii ca vechimea, kilometrajul, starea generală, modul de propulsie, marca și modelul vehiculului, o valoare a vehiculelor de ocazie care, în regula generală, este foarte apropiată de valoarea reală (paragraful 73 din aceeași hotărâre precum și hotărârea din 22 februarie 2001, Gomes Valente, C-393/98, paragraful 24).*

Astfel că, O.U.G. nr. 50/2008 prevede stabilirea cuantumului taxei pe poluare printr-o formulă de calcul care include deprecierea o dată cu vechimea, a vehiculului, dar și alte elemente care diferențiază aceste produse, dintre cele considerate de către Curtea de Justiție a Uniunii

Europene, cum ar fi valoarea emisiilor de CO₂, [cilindree](#) și care permite ajustarea acesteia și în funcție de deprecierea reală, mai accentuată față de nivelul standard, stabilit prin acte cu caracter normativ, adică pe baza unor bareme forfetare, modalitate permisă de legislația comunitară, astfel cum a fost interpretată de Curte.

Așadar, câtă vreme petenta nu s-a prevalat în cauza dedusă judecării de nici un element care să indice că în cazul său valoarea taxei percepute ar depăși valoarea reziduală a acestuia, inclusă în valoarea de piață a unui vehicul similar de pe piața internă ori că formula de calcul aplicată nu ar permite determinarea nivelului său prin raportare la deprecierea reală a autovehiculului importat, în sensul că nu a făcut nici o probă și nici nu a solicitat – cu prilejul înmatriculării - Regiei Autonome „Registrul Auto-Român” conform art. 5 alin.6 din Normele metodologice de aplicare a O.U.G. nr. 50/2008, efectuarea unei expertize tehnice în vederea dovedirii că autovehiculul a cărui înmatriculare o solicită are un grad de depreciere mai mare decât cel indicat de grila fixa prevăzută în anexa nr.4 la ordonanța, susținerile sale din contestația formulată nu pot fi luate în considerare.

Învederăm că prin **Comunicarea din 02.09.2010 a Parlamentului European – Comisia pentru petiții**, urmare inițierii procedurii de încălcare a dreptului Uniunii împotriva Republicii România, la 25 iunie 2009, acesta a precizat următoarele: „Ulterior, la 12 ianuarie 2010, autoritățile române au transmis Comisiei Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 113/2009, care elimină scutirea acordată anumitor autovehicule în temeiul Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 218/2008, reintroducând astfel regimul de taxare existent în temeiul Ordonanței de urgență a Guvernului nr.50/2008. În consecință, motivele care au stat la baza procedurii de încălcare au încetat să mai existe și cazul a fost închis. (...) **În prezent normele României în materie de taxă pe poluare pentru autovehicule par să fie conforme dreptului UE.**”

Pe cale de consecință, având în vedere cele expuse mai sus, se reține că taxa pe poluare pentru autovehicule a fost instituită în scopul asigurării protecției mediului, cu luarea în considerație a legislației comunitare și a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene și după parcurgerea unui proces de audiere publică ce a asigurat transparența în promovarea acestei taxe și că această taxă reprezintă opțiunea legiuitorului național, iar organele fiscale sunt obligate să respecte prevederile art. 13 din O.G. nr. 92/2003, republicată, privind Codul de procedură fiscală, conform căruia: *“Interpretarea reglementărilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege.”*, motiv pentru care contestația formulată de petentă va fi respinsă ca neîntemeiată.

Referitor la solicitarea reprezentantului legal al petentei de restituire a sumei de lei reprezentând taxa pe poluare, se rețin următoarele:

Competența de soluționare conferită de art. 205 și următoarele din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, este limitată astfel:

" ART. 205

Posibilitatea de contestare

(1) *Împotriva titlului de creanță, precum și împotriva altor acte administrative fiscale se poate formula contestație potrivit legii. Contestația este o cale administrativă de atac și nu înlătură dreptul la acțiune al celui care se consideră lezat în drepturile sale printr-un act administrativ fiscal sau prin lipsa acestuia, în condițiile legii.*

(2) *Este îndreptățit la contestație numai cel care consideră că a fost lezat în drepturile sale printr-un act administrativ fiscal sau prin lipsa acestuia.*

(3) *Baza de impunere și impozitul, taxa sau contribuția stabilite prin decizie de impunere se contestă numai împreună.*

(4) *Pot fi contestate în condițiile alin. (3) și deciziile de impunere prin care nu sunt stabilite impozite, taxe, contribuții sau alte sume datorate bugetului general consolidat.*

(5) *În cazul deciziilor referitoare la baza de impunere, reglementate potrivit art. 89 alin. (1), contestația se poate depune de orice persoană care participă la realizarea venitului.*

(6) *Bazele de impunere constatate separat într-o decizie referitoare la baza de impunere pot fi atacate numai prin contestarea acestei decizii."*

Pe cale de consecință, conform dispozițiilor legale mai sus citate în temeiul Titlului IX din Codul de procedură fiscală, republicat, rezultă că solicitarea petentului de restituire a taxei pe poluare achitată, nu este de competența organului de soluționare a contestației, acesta având posibilitatea exercitării drepturilor prevăzute de art. 117 din același act normativ, respectiv:

"ART. 117

Restituiri de sume

(1) *Se restituie, la cerere, debitorului următoarele sume:*

a) *cele plătite fără existența unui titlu de creanță;*

b) *cele plătite în plus față de obligația fiscală;*

c) *cele plătite ca urmare a unei erori de calcul;*

d) *cele plătite ca urmare a aplicării eronate a prevederilor legale;*

e) *cele de rambursat de la bugetul de stat;*

f) *cele stabilite prin hotărâri ale organelor judiciare sau ale altor organe competente potrivit legii;*

g) *cele rămase după efectuarea distribuirii prevăzute la art. 170;*

h) cele rezultate din valorificarea bunurilor sechestrate sau din reținerile prin poprire, după caz, în temeiul hotărârii judecătorești prin care se dispune desființarea executării silite.(...)

9) Procedura de restituire și de rambursare a sumelor de la buget, inclusiv modalitatea de acordare a dobânzilor prevăzute la art. 124, se aprobă prin ordin al ministrului economiei și finanțelor.”

Pentru considerentele mai sus prezentate și în conformitate cu art. 4 și art. 5 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, art. 3 din H.G. nr. 686 din 24 iunie 2008 privind aprobarea normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, coroborate cu art. 216 din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003, republicată, privind Codul de procedură fiscală, se

DECIDE

Respingerea contestației formulate de **D-na x** cu domiciliulîmpotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr./03.2011 emisă de Administrația Finanțelor Publice a Orasului Lipova, pentru suma de xxxxxx lei reprezentând taxă pe poluare pentru autovehicule, ca neîntemeiată.

Prezenta decizie poate fi atacată la Tribunalul Arad, în termen de 6 luni de la data comunicării.

Director executiv ,