

DECIZIA NR. 123/2012

privind solutionarea contestatiei formulate de dl. X,
domiciliat în localitatea Vart, judetul Gorj, înregistrată la A.F.P. Rovinari sub
nr...../25.05.2012

Biroul soluționare contestații din cadrul D.G.F.P. Gorj a fost sesizat de A.F.P. a Municipiului Rovinari, cu adresa nr.../30.05.2012, înregistrată la D.G.F.P. Gorj, sub nr.../31.05.2012 asupra contestației formulate de d-nul X, CNP , domiciliat în localitatea Vart, judetul Gorj.

Obiectul contestației îl constituie măsurile dispuse de organele fiscale din cadrul A.F.P. a Municipiului Rovinari prin Decizia privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr. /27.04.2012 prin care s-a stabilit taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, în sumă de ... lei.

Totodată contribuabilul solicită și restituirea sumei achitate.

Contestația a fost formulată în termenul prevăzut de art. 207 din OG nr.92/2003, privind Codul de procedură fiscală, republicată.

Constantând că în speță sunt întrunite condițiile prevăzute de art. 205, alin.1 și 209, alin.1, lit. a, din OG nr.92/2003, privind Codul de procedură fiscală, republicată, D.G.F.P. Gorj este investită să soluționeze pe fond contestația formulată de d-nul X, CNP , domiciliat în localitatea Vart, judetul Gorj.

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

I. Prin contestația formulată, d-nul X, solicită anularea Deciziei privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr. ... din 27.04.2012 , emisă de A.F.P. a Municipiului Rovinari, la cererea sa, înregistrată la A.F.P. a Municipiului Târgu-Jiu cu nr. ... din 27.04.2012, din care a rezultat suma de plată reprezentând taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, calculată în baza Legii nr.9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, în valoare de ... lei și totodată restituirea acesteia.

În motivarea acestui fapt d-nul X, invederează *“prevederile art 90 din Tratatul Uniunii Europene coroborat cu prevederile art.148 din Constituția României”*.

II. Prin Decizia privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr. .../27.04.2012, A.F.P. Rovinari a stabilit o taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, în sumă de ... lei, în conformitate cu prevederile Legii nr.9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, *la cererea contribuabilului*.

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

Cauza supusă soluționării este dacă organele fiscale au stabilit legal taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule în sumă de 3.887 lei, pentru autovehiculul marca Volkswagen, Tip ..., categorie auto M1, norma de poluare E 3, an fabricație 2000, în condițiile în care motivațiile contestatorului nu sunt de natură să modifice cuantumul taxei și totodată legalitatea procedurii de restituire a taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, achitate de contestator.

În fapt, prin cererea înregistrată la A.F.P. Rovinari sub nr. .../27.04.2012, d-nul ... a solicitat calcularea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, în vederea primei înmatriculări în România, a unui autovehicul marca Volkswagen, Tip ..., categorie auto M1, norma de poluare E 3, an fabricație 2000, serie sașiu ..., nr.omologare ..., serie carte auto

Totodată pentru "Determinarea deprecierei reale a unui autovehicul rulat", contestatorul a depus la A.F.P. Rovinari, "Declarație pe propria răspundere" cu privire la rulajul mediu anual calculat conform prevederilor anexei 5/ Legea nr.9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule.

În drept, Legea nr.9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, prevede următoarele:

ART. 1

(1) Prezenta ordonanță de urgență stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, denumit în continuare taxă, care constituie venit la bugetul Fondului pentru mediu și se gestionează de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării programelor și proiectelor pentru protecția mediului.

ART. 2

În înțelesul prezentei ordonanțe de urgență, următoarele expresii semnifică:

a) autovehicul nou - orice autovehicul care nu a mai fost niciodată vândut anterior într-un alt scop decât al revânzării sau livrării sale și care astfel nu a mai fost niciodată înmatriculat;

b) RNTR2 - Reglementările privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea, aprobate prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 275 din 18 aprilie 2003, cu modificările și completările ulterioare;

c) scoatere din parcul auto național - exportul autovehiculelor în afara teritoriului comunitar, transferul și înmatricularea pe teritoriul altui stat membru, predarea autovehiculelor în vederea dezmembrării, precum și distrugerea accidentală a autovehiculelor și predarea acestora în vederea dezmembrării;

d) autoritate fiscală competentă - autoritatea fiscală teritorială în a cărei evidență este înregistrat contribuabilul ca plătitor de impozite și taxe.

ART. 3

(1) Întră sub incidența taxei autovehiculele din categoriile M1 - M3 și N1 - N3, astfel cum sunt acestea definite în RNTR2.

ART. 4

Obligația de plată a taxei intervine:

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

ART. 5

- (1) Taxa se calculează de autoritatea fiscală competentă.
(2) Pentru stabilirea taxei, persoana fizică sau persoana juridică, denumite în continuare contribuabil, care intenționează să efectueze înmatricularea autovehiculului va depune documentele din care rezultă elementele de calcul al taxei, prevzute în normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență.

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

(4) Taxa se plătește de către contribuabil într-un cont distinct deschis la unitățile Trezoreriei Statului pe numele Administrației Fondului pentru Mediu.

(5) Dovada plății taxei va fi prezentată cu ocazia înmatriculării autovehiculului aflat în una dintre situațiile 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 M1, cu norma de poluare **Euro 3**, Euro 4, Euro 5 sau Euro 6:

1. pentru autovehiculele cu norma de poluare Euro 4 sau Euro 3, taxa se calculează pe baza emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) și a taxei specifice exprimate în euro/1 gram CO₂, 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:

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

$$\frac{\text{-----}}{100} \quad \frac{\text{-----}}{100} \quad \frac{\text{-----}}{100}$$

unde:

A = valoarea combinată a emisiilor de CO₂, exprimată în grame/km;

B = taxa specifică, exprimată în euro/1 gram CO₂, prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 1;

C = cilindree (capacitatea cilindrică);

D = taxa specifică pe cilindree, prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 2;

E = cota de reducere a taxei, prevăzută în coloana 2 din anexa nr. 4;

(2) Norma de poluare Euro și valoarea emisiei de CO₂, la care se face referire la alin. (1), sunt cele menționate de Regia Autonomă "Registrul Auto Român" în cartea de identitate a vehiculului, în conformitate cu prevederile normelor metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență. Pentru autovehiculele care nu au fost omologate în conformitate cu legislația comunitară, aceste elemente se determină pe baza măsurătorilor realizate de Regia Autonomă "Registrul Auto Român", la cererea și pe cheltuiala contribuabilului.

(3) *Cota fixă de reducere prevăzută în anexa nr. 4 este stabilită în funcție de vechimea autovehiculului, de rulajul mediu anual, de starea tehnică și nivelul de dotare al autovehiculului. Cu ocazia calculului taxei vor fi acordate reduceri suplimentare față de cota fixă, în funcție de abaterile de la situația standard a elementelor care au stat la baza stabilirii cotei fixe, în condițiile prevăzute în normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență.*

În speță, din aplicarea elementelor de calcul prevăzute de Legea nr.9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, au rezultat următoarele:

A - valoarea combinată a emisiilor de CO ₂ , exprim. în grame/km	
B - taxa specifică exprimată în euro/1gr.CO ₂ (col.3 din Anexa 1)	...
C - cilindree(capacitate cilindrică)	...
D - taxa pe cilindree, prevazută in col.3 din anexa 2	...
E - cota de reducere a taxei prevăzută în col.2 din Anexa 4	...%
Suma de plată	... lei

Se reține că regimul taxei pentru emisiile poluante a intrat în vigoare la data de 13 ianuarie 2012, conform Legii nr.9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante, prin care s-a abrogat prevederile OUG nr.50/2008, provenite de la autovehicule, care stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, cu destinația de venit la bugetul Fondului pentru mediu, fiind gestionată de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării Programelor și proiectelor pentru protecția mediului, **reprezentând opțiunea legiuitorului național**, urmare abrogării art.214¹ - 214³ din Legea nr.571/2003, privind Codul fiscal, publicată în M.Of. al României, Partea 1, nr.927 din 23 decembrie 2003, cu modificările și completările ulterioare.

Prin urmare , câtă vreme legislația fiscală prevede în mod expres plata taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, 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.l-33, alin.1 din Tratatul de aderare ratificat prin Legea 157/2005 *“Legea cadru europeană este un act legislativ care obligă orice stat membru destinat în ceea ce privește rezultatul care trebuie obținut, lăsând în același timp autorităților naționale competența în ceea ce privește alegerea formei și a mijloacelor.”*

În subsidiar, se reține faptul că tot jurisprudența Curții a stabilit că art.90, primul paragraf din Tratat, este încălcat **numai atunci când quantumul taxei pe poluare , calculat fără luarea în calcul a deprecierei reale a vehiculului, excede quantumul taxei reziduale incorporat în valoarea vehiculelor de ocazie similare deja înmatriculate pe teritoriul național (pct.29 din**

Hotărârea 18.01.2007, Brzezinski, C-313/2005, pct.26 Hotărârea din 29.09.2007, Comisia/Grecia, C-74/06).

Mai mult, pentru ajustarea taxei pe poluare, contestatorul avea posibilitatea să depună documente privind deprecierea reală a unui autovehicul rulat, prevăzute la alin. 4:

“(4) Cu ocazia calculului taxei pot fi acordate reduceri suplimentare față de cota de reducere prevăzută în anexa nr. 4, în funcție de abaterile de la situația standard a elementului/elementelor care a/au stat la baza stabilirii cotei fixe, dacă persoana care solicită înmatricularea sau, după caz, prima transcriere a dreptului de proprietate asupra 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, potrivit normelor metodologice de aplicare a prezentei legi. În acest caz, calculul taxei se face pe baza cotei de reducere rezultate din cota prevăzută în anexa nr. 4, majorată cu cota de reducere suplimentară prevăzută în anexa nr. 5. Atunci când noua cotă de reducere este mai mare de 90%, se aplică cota de reducere de 90%.”

Ori în speța în cauză, această taxă pe poluare a fost stabilită ca urmare a solicitării contestatarului, care prin cererea depusă la organul fiscal și a anexei 2 la normele metodologice “*declarație pe propria răspundere cu privire la rulajul mediu anual al autovehiculului*” a solicitat să efectueze prima înmatriculare a unui autovehicul în România, iar dispozițiile legale adoptate au avut în vedere reducerea taxei pentru autoturismele rulate.

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

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

“Nici un stat membru, nu aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre, impozite interne de orice natură, mai mari decât cele se aplică, direct sau indirect, produselor naționale similare”

Din jurisprudența constantă a Curții de Justiție a Comunităților Europene a rezultat că tratatul nu este încălcat prin instituirea unei taxe pe poluare în momentul primei înmatriculări a unui autovehicul pe teritoriul unui stat membru, **iar prin caracterul ei fiscal taxa intră în regimul intern de impozitare, domeniu rezervat exercitării prerogativelor suverane ale statelor membre.**

De asemenea, **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 taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule a fost instituită în scopul asigurării protecției mediului, cu luarea în considerare a legislației comunitare și a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunității Europene și că această taxă reprezintă opțiunea legiuitorului național, iar organele fiscale sunt

obligate să respecte prevederile art.13 din OG nr.92/2003, privind Codul de procedură fiscală, republicată, conform căruia:

“Interpretarea reglementărilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege”, motiv pentru care contestația formulată de d-nul X, CNP ..., domiciliat în localitatea Vart, județul Gorj, înregistrată la A.F.P. Rovinari sub nr. .../25.05.2012, va fi respinsă ca neîntemeiată pentru suma de ... lei, reprezentând taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, stabilită prin Decizia privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr. .../27.04.2012.

Față de cele prezentate anterior, în temeiul actelor normative citate, art.206 , art.209 si art. 216 din OG nr.92/2003, privind Codul de procedură fiscală, republicată, D.G.F.P. Gorj, prin directorul executiv,

DECIDE :

1. Respingerea, contestației formulate de dl. ..., CNP ..., domiciliat în localitatea Vart, județul Gorj, ca neîntemeiată, pentru suma de ... lei, reprezentând taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, stabilită prin Decizia privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, nr.../27.04.2012.

2. Prezenta decizie este definitivă în sistemul căilor administrative de atac și poate fi atacată la Tribunalul Gorj - Secția Comercială și Contencios Administrativ, în termen de 6 luni de la data comunicării prezentei.