

DECIZIA nr. 42 din 03.02.2011
privind solutionarea contestatiei formulata de
X cu domiciliul in Bucuresti,
str. x, sector x,
inregistrata la D.G.F.P.-M.B. sub nr. x

Directia Generala a Finantelor Publice a municipiului Bucuresti prin Serviciul solutionare contestatii a fost sesizata de catre Administratia Finantelor Publice sector x cu adresa nr. x, inregistrata la D.G.F.P.-M.B. sub nr. x, cu privire la contestatia formulata de doamna X cu domiciliul procesual ales la „Cabinet de avocat x” in Braila, str. x, Judetul x

Obiectul contestatiei, inregistrata la Administratia Finantelor Publice sector x sub nr. x, completata cu adresa inregistrata la DGFP-MB sub nr. x, il constituie Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x, prin care s-a stabilit o taxa pe poluare pentru autovehicule in suma de **x lei**.

Constatand ca, in speta, sunt intrunite conditiile prevazute de art.205 alin. (1), art. 207 alin. (1) si art. 209 alin. (1) lit. (a) din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedura fiscala, republicata, Directia Generala a Finantelor Publice a Municipiului Bucuresti este investita sa solutioneze contestatia formulata de doamna x.

Procedura fiind indeplinita s-a trecut la solutionarea pe fond a contestatiei.

I. Doamna X contesta Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x, emisa Administratia Finantelor Publice sector x si o considera ca fiind netemeinica si nelegala din urmatoarele motive:

Prin factura comerciala nr. x din x a dobandit dreptul de proprietate asupra autoturismului Renault Vel - Satis, pentru care a fost eliberata CIV seria x, autoturism care a mai fost inmatriculat intr-o tara membra a Uniunii Europene, respectiv Germania.

Pentru a putea inmatricula acest autoturism, deoarece provenea din import si urma sa fie inmatriculat pentru prima data in Romania, a fost obligata sa plateasca o taxa pe poluare pentru autoturisme, in valoare de x lei.

Considera netemeinica si nelegala aceasta decizie pentru urmatoarele considerente:

Taxa pe poluare nu este conforma cu Tratatul Uniunii Europene, respectiv art. 25, art. 28 si art. 90 (actual art. 110 dupa intrarea in vigoare a Tratatului de la Lisabona), deoarece taxa se percepe numai pentru autoturismele inmatriculate in Uniunea Europeana si reinmatriculate pentru prima data in Romania, in timp ce pentru autoturismele deja inmatriculate in Romania la o noua inmatriculare nu mai este perceputa.

Din ianuarie 2007, Romania este stat membru al Uniunii Europene. Potrivit art. 148 din Constitutie, ca urmare a aderarii, prevederile tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, precum și celelalte reglementări comunitare cu caracter obligatoriu, au prioritate față de dispozițiile contrare din legile interne, cu respectarea prevederilor actului de aderare (alin. 2), iar Parlamentul, Președintele României, Guvernul și autoritatea judecătorească garantează aducerea la îndeplinire a obligațiilor rezultate din actul aderării și din prevederile alineatului 2 (alin. 4). Dealtfel, prin Legea nr. 157/2005 de ratificare a Tratatului de aderare a Romaniei si Bulgariei la Uniunea Europeana, statul nostru si-a asumat obligatia de a respecta dispozitiile din tratatele originare ale Comunitatii, dinainte de aderare.

Prin urmare, considera 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 al stat membru UE, precum cel care s-a solicitat taxa pe poluare in acest litigiu (Germania), favorizand astfel vanzarea autoturismelor second-hand deja inmatriculate in Romania

Or, dupa aderarea Romaniei la UE acest lucru nu este admisibil cand produsele importate sunt din alte tari membre ale UE, atata timp cat norma fiscala nationala diminueaza sau este susceptibila sa diminueze chiar si potential consumul produselor importate influentand astfel alegerea consumatorilor.

Invedereaza faptul ca OUG nr. 50/2008, desi si-a declarat ca scop protectia mediului, normele edictate nu au aceasta finalitate cuprinzand masuri restrictive discriminatorii.

In concluzie contribuabila solicita anulara deciziei nr. x, precum si restituirea sumei de x lei achitata cu chitanta TS7 nr. x.

II. Prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x, Administratia Finantelor Publice sector x a stabilit o taxa pe poluare pentru autovehicule in suma de x lei, in conformitate cu prevederile O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule.

III. Fata de constatarile organelor de administrare fiscala, sustinerile contestatarei, reglementarile legale in vigoare pentru perioada analizata si documentele existente in dosarul cauzei se retin urmatoarele:

Cauza supusa solutionarii este daca organele fiscale au stabilit corect taxa pe poluare in suma de x lei pentru autovehiculul marca Renault Vel- Satis, an fabricatie 2008, in conditiile in care motivatiile contestatarei nu sunt de natura sa modifice cuantumul taxei, iar potrivit O.U.G. nr. 50/2008 taxa pe poluare se datoreaza cu ocazia primei inmatriculari in Romania.

In fapt, prin cererea inregistrata la organul fiscal sub nr. x, doamna Xa solicitat calcularea taxei pe poluare pentru autovehicule, in vederea primei inmatriculari in Romania a unui autovehicul marca Renault Vel- Satis , Categoria auto M1, norme de poluare E4, an fabricatie 2008.

Urmare solicitarii contribuabilei in cauza, in temeiul O.U.G. nr.50/2008 privind instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificarile si completarile ulterioare, Administratia Finantelor Publice sector x a procedat, in baza datelor inscrise in cartea de identitate a autovehiculului, la calcularea si emiterea Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x pentru suma de x lei, reprezentand taxa pe poluare, stabilita conform elementelor de taxare in vigoare la data solicitarii calcularii taxei.

Contribuabila nu contesta modul de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule, ci nelegalitatea OUG nr. 50/2008 si nerespectarea prevederilor art. 110 par. 1 din Tratatul Constitutiv al Uniunii Europene si ale art. 148 alin. (2) din Constitutia Romaniei.

In drept, O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificarile si completarile ulterioare prevede urmatoarele:

“Art. 1. - (1) Prezenta ordonantă 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

Administratia Fondului pentru Mediu, în vederea finantării programelor si proiectelor pentru protectia mediului.

Art. 4. - Obligatia de plată a taxei intervine:

a) cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România;

b) la repunerea în circulatie a unui autovehicul după încetarea unei exceptări sau scutiri dintre cele la care se face referire la art. 3 si 9”.

In ceea ce priveste sfera de aplicare a Codului de procedura fiscala si aplicarea unitara a legislatiei, prin O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedura fiscala, republicata se precizeaza:

“ Art. 1 (1) *Prezentul cod reglementeaza drepturile si obligatiile partilor din raporturile juridice fiscale privind administrarea impozitelor si taxelor datorate bugetului de stat si bugetelor locale, prevazute de Codul fiscal.* “

“Art. 1 (3) *Prin administrarea impozitelor, taxelor, contributiilor si a altor sume datorate bugetului general consolidat se înțelege ansamblul activitatilor desfasurate de organele fiscale în legatura cu:*

a) înregistrarea fiscala;

b) declararea, stabilirea, verificarea si colectarea impozitelor, taxelor, contributiilor si a altor sume datorate bugetului general consolidat;

c) solutionarea contestatiilor împotriva actelor administrative fiscale.”

“Art.5 *Organul fiscal este obligat sa aplice unitar prevederile legislatiei fiscale pe teritoriul României, urmarind stabilirea corecta a impozitelor, taxelor, contributiilor si a altor sume datorate bugetului general consolidat .* “

Din cele prezentate reiese ca organele fiscale teritoriale au obligatia de a aplica intocmai prevederile legale, respectiv O.U.G. nr.50/2008.

Ca urmare, la stabilirea sumei de plata organul fiscal teritorial a aplicat intocmai prevederile O.U.G. nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, stabilind taxa in functie de documentele anexate de contribuabil la cererea pentru stabilirea cuantumului taxei datorate.

Se retine ca regimul taxei pe poluare pentru autovehicule a intrat in vigoare de la data de 1 iulie 2008, conform art. 14 din O.U.G. nr. 50 din 21 aprilie 2008, publicata în Monitorul Oficial nr. 327 din 25 aprilie 2008, care stabileste, începând cu data de 1 iulie 2008, cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu destinatia de venit la bugetul Fondului pentru mediu fiind gestionata de Administratia Fondului pentru Mediu, în vederea finantarii Programelor si proiectelor pentru protectia mediului, reprezentand optiunea legiuitorului national urmare abrogarii art. 214¹-214³ din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, publicata în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 927 din 23 decembrie 2003, cu modificarile si completarile ulterioare.

Prin urmare, cata vreme legislatia fiscala prevede in mod expres plata taxei pe poluare cu ocazia primei inmatriculari, rezulta ca aceasta este in mod legal datorata.

In ceea ce priveste prevederile comunitare invocate in sustinerea contestatiei, se retine ca art. 148 din Constitutia Romaniei instituie suprematia tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, fata de dispozitiile contrare din legile interne, “cu respectarea prevederilor actului de aderare”, iar in conformitate art. I-33 alin. 1 din Tratatul de aderare ratificat prin Legea nr. 157/2005 “Legea cadru europeana este un act legislativ care **obliga orice stat membru destinat in ceea ce priveste rezultatul care trebuie obtinut, lasand in acelasi timp autoritatilor nationale competenta in ceea ce priveste alegerea formei si a mijloacelor**”.

Rezulta ca legile cadru sunt obligatorii pentru statele membre numai in privinta rezultatului, autoritatile nationale avand competenta de a alege forma si mijloacele prin care se asigura obtinerea rezultatului.

Este cunoscut faptul că din perspectiva dreptului european, taxarea autovehiculelor este un domeniu nearmonizat, fiind evidențiat ca atare și în nota de fundamentare a OUG nr.50/2008.

Aceasta realitate juridică europeană are drept implicație la nivel național împrejurarea că fiecare stat membru își poate institui în mod independent propriul sistem de taxare. Cu toate acestea, articolul 90 din Tratatul de instituire a Comunității Europene prevede că statele membre au obligația de a nu impune asupra unui produs din import o taxă în exces față de un produs autohton.

Având în vedere că nu există legislație europeană primară sau secundară care să instituie un anumit model de așezare a taxării autovehiculelor, evaluarea conformității unui act normativ național de taxare a autovehiculelor trebuie efectuată nu prin raportare la un anumit model european de reglementare sau altul, ci prin raportare la art. 90 din Tratat, precum și la jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene.

Altfel spus, taxarea autovehiculelor trebuie analizată în lumina unor principii generale de drept comunitar precum transparența, neutralitatea fiscală sau taxarea excesivă, criteriile obiective, caracter adecvat și proporțional sau poluatorul plătește.

Curtea Europeana de Justiție a arătat în mod constant că o consecință a dreptului comunitar actual este aceea că Statele membre pot să impună asupra mărfurilor precum autovehiculele un sistem de taxă al cărei quantum crește progresiv în conformitate cu un criteriu obiectiv. (A se vedea Deciziile Curții de Justiție a Comunitatilor Europene în cauzele 112/84 Humblot c. Directorului serviciilor fiscale, par. 12; Cauza C-132/88 Comisia Comunitatilor Europene c. Republicii Elene, par. 17).

De asemenea, Curtea de Justiție a Comunităților Europene a arătat că sunt criteriile obiective cele precum capacitatea cilindrică sau clasificarea în funcție de performanțele de mediu (A se vedea Decizia Curții de Justiție a Comunitatilor Europene în Cauzele conexe C290/05 și 333-05 Akos Nădasdi și Ilona Nemeth, par. 52.)

S-a statuat, de asemenea, că dacă taxa pentru poluarea autovehiculelor este bazată pe elemente precum cilindrul, normele de poluare chimică sau emisiile de dioxid de carbon, este evident că aceste criterii de impunere sunt eminent obiective și nu lasă loc unei decizii arbitrare sau neconforme cu jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene.

Jurisprudența CJCE a stabilit constant că un sistem de impozitare a autovehiculelor este discriminatoriu față de autovehiculele de ocazie de import atunci când în calculul taxei nu se ia în considerare deprecierea reală a acestui autovehicul de import și, în consecință, i se impune o taxă mai mare decât valoarea reziduală a taxei rămase neamortizată încorporată într-un autovehicul național similar (A se vedea Decizia Curții de Justiție a Comunitatilor Europene în Cauza C-345/93 Nunes Tadeu, par. 20).

Astfel, se retine că - după cum s-a arătat în hotărârea Curții de Justiție din 5 decembrie 2006, dată în cauzele reunite C-290/05 și C-333/05, Akos Nădasdi, în

paragraful 49 - că nu este relevantă o comparație cu autoturismele second-hand plasate în circulație în România înainte de intrarea în vigoare a dispozițiilor privind taxa de poluare, întrucât „scopul art. 90 nu este acela de a împiedica statele membre să introducă noi impozite sau să schimbe cota de impunere sau baza de impunere a unor impozite existente”.

Prin urmare, pentru stabilirea caracterului posibil discriminatoriu al taxei de poluare nu este relevantă compararea efectelor taxei de poluare cu taxarea la care erau supuse autoturismele înainte de intrarea în vigoare a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008, prin care a fost instituită taxa de poluare.

Conform celor arătate anterior, Curtea de Justiție a Comunităților Europene impune, în respectarea art. 90, ca în stabilirea cuantumului taxei să se țină seama de deprecierea reală a autovehiculului. În acest sens, Comisia Europeană a arătat, referindu-se la jurisprudența anterioară a Curții de Justiție a Comunităților Europene în comunicatul din 28.11.2007 (prin care critica legislația română privind taxa de primă înmatriculare, abrogată de la 1.07.2008), că: „***Taxa de înmatriculare plătită pentru un vehicul nou face parte din valoarea de piață a acestuia, statele membre având astfel obligația de a ține seama de deprecierea reală a vehiculului atunci când calculează respectiva taxă (a se vedea cauzele CEJ Nunes Tadeu, C-345/93, Comisia/Danemarca, C-47/88 și Comisia/Republica Elenă, C-375/95).***”

S-a concluzionat astfel că dacă autovehiculele deja existente în parcul auto național nu sunt și ele supuse noii taxe nu reprezintă o discriminare sub aspectul dreptului european.

Pornind de la aceste principii generale de drept comunitar se impune a stabili dacă adoptarea OUG nr.50/2008 este conformă cu Tratatul precum și cu jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene.

Potrivit art. 1 alin. 1 din OUG 50/2008, ordonanța de urgență stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru auto vehicule, 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.

Așa cum rezultă din preambulul actului normativ, taxa a fost instituită în scopul asigurării protecției mediului prin realizarea unor programe și proiecte pentru îmbunătățirea calității aerului și pentru încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația comunitară în acest domeniu, ținând cont de necesitatea adoptării de măsuri pentru a asigura respectarea normelor de drept comunitar aplicabile, inclusiv a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene.

Obligația de plată a taxei se naște, conform art. 4 din OUG nr.50/2008 cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România sau 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.

Conform art. 110 (fost art. 90) paragraf 1 din Tratatul Constitutiv al Uniunii Europene nici un stat membru, nu aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre, impozite interne de orice natură, mai mari decât cele care se aplică, direct sau indirect, produselor naționale similare.

Cu privire la natura taxei de poluare CJCE s-a pronunțat la 05.12.2006 asupra acțiunilor preliminare formulate de Hajdu-Bihar Megyei Birosag și Bacs Kiskun Megyei Birosag în cauzele reunite C-290/2005 Nadasdi și C-333/2005 Nemeth, ocazie cu care a statuat că o taxă care nu este percepută pentru faptul că un autoturism traversează frontiera unui stat membru ci pentru prima înregistrare a autoturismului pe teritoriul aceluiași stat membru, în vederea punerii în circulație nu constituie o taxă vamală în sensul art. 25 din tratat ci face parte din sistemul general de impozitare a bunurilor și trebuie examinată în lumina art. 90 din Tratatul CE.

În aceste condiții, susținerea contestatarei privind încălcarea art. 25 din tratat este nefondată întrucât taxa de poluare este datorată pentru punerea în circulație a autovehiculului, astfel că nu se poate susține cu temei că este percepută pentru faptul că un autoturism traversează frontiera unui stat membru.

Nici încălcarea art. 28 din Tratat nu poate fi reținută; conform formulei Dassonville impusă în jurisprudența CJCE sunt măsuri cu efect echivalent nu numai acele măsuri care tratează discriminativ, în mod deschis sau ascuns marfa străină adusă dintr-un alt stat membru dar și acelea care pornind de la conținutul efectiv al textului sunt egal aplicabile sau au același efect aparent pentru toți, iar la evaluarea acestor măsuri trebuie avute în vedere efectele potențiale, posibile ale acestora și nu scopul urmărit de acestea. Mai mult, restricționările importului sau exportului sunt permise doar în situația în care în domeniu lipsesc reglementările comunitare, restricțiile sunt necesare pentru asigurarea supravegherii fiscale a corectitudinii în relațiile comerciale, pentru asigurarea protecției consumatorului, pentru protecția valorilor social-culturale naționale dacă reglementările sunt valabile în mod nediscriminatoriu pentru mărfurile din producția internă sau externă.

Atâta timp cât OUG 50/2008 nu cuprinde dispoziții privitoare la diferențierea taxei pe criterii ce ar putea fi apreciate drept măsuri cu efect echivalent nu se poate reține încălcarea art.28 din Tratat reținând că legislația națională se aplică deopotrivă bunurilor din producția internă cât și cea externă.

Obiectivul taxei este de protejare a mediului, atât prin modul de utilizare a resurselor constituite cât și prin modul de impunere. De aceea, elementele ce stau la baza acesteia sunt emisiile de noxe și de dioxid de carbon și se poate conchide că criteriile ce stau la baza taxei au un caracter adecvat obiectivului de protejare a mediului, având în vedere că în calculul cuantumului acesteia sunt importante emisiile de noxe toxice precum și cele de dioxid de carbon, iar nu alte criterii precum valoarea de facturare.

Prin urmare, întrucât taxa este stabilită în funcție de gradul de poluare și de eficiența energetică, ea are un caracter proporțional fiind stabilită într-un cuantum mai mare pe măsură ce performanțele de mediu scad.

În această privință, actul normativ analizat respectiv OUG nr.50/2008 a fost adus în conformitate cu principiile jurisprudenței europene prin prevederea unei grile de depreciere ce corespunde unor valori reale de pierdere a valorii de piață și care, în plus, pot fi contestate de contribuabil dacă face dovada că autovehiculul său s-a depreciat într-o măsură mai mare decât cea indicată de grila fixă.

În concret, pe baza unor elemente precum rulajul mediu anual, starea tehnică și nivelul de dotare al autovehiculului, contribuabilii pot contesta suma de plată și obține o valoare mai mare a deprecierei. Aceasta posibilitate asigură ca în toate cazurile, valoarea taxei percepute asupra unui autovehicul second-hand de import nu va depăși valoarea reziduală a taxei existente într-un autovehicul deja înmatriculat.

Astfel, după cum se poate constata, determinarea taxei de poluare se realizează conform art. 6 pe baza unor criterii obiective -(tipul motorului, capacitatea cilindrică) și clasificarea din punct de vedere al poluării -luându-se în considerare și deprecierea autoturismului, conform coeficienților descriși în anexa 4 (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 ordonanței de urgență) astfel că exigențele stipulate de CJCE cu ocazia soluționării acțiunii preliminare în cauzele reunite 290/2005 Nadasdi și C-333/2005 Nemeth sunt respectate.

Față de aceste împrejurări se reține că taxa de poluare reglementată de OUG 50/2008 nu poate fi caracterizată ca fiind contrară art. 110 (fost art. 90) paragraful 1 din Tratatul CE și se poate așadar concluziona că O.U.G. nr. 50/2008 respectă exigențele de compatibilitate cu art. 90 parag. 1 din Tratatul Comunității Europene.

Mai mult, așa cum rezultă din art. 8:

(1) Atunci când un autovehicul pentru care s-a plătit taxa în România este ulterior scos din parcul auto național se restituie valoarea reziduală a taxei în conformitate cu prev. alin. (2).

(2) Valoarea reziduală a taxei reprezintă taxa care ar fi plătită pentru respectivul autovehicul dacă acesta ar fi înmatriculat la momentul scoaterii din parcul auto național .

Așadar, atâta timp cât taxa de poluare percepută pentru prima înmatriculare se restituie atunci când autoturismul respectiv este scos din parcul auto național, nu se poate pretinde o discriminare față de autoturismele pentru care această taxă nu s-a perceput deoarece existau în parcul auto național la data adoptării actului normativ, atâta timp cât pentru acestea taxa nu a fost plătită și evident nici nu se poate pune problema restituirii ei.

De asemenea, din HG nr. 686/2008 rezulta ca nivelul taxei este determinat de norma de poluare corelat cu vechimea, rulajul mediu anual și starea generală standard și reprezintă reflectia în plan fiscal a principiului **“poluatorul plătește”**, principiu unanim acceptat la nivelul Uniunii Europene.

În consecință, afirmațiile contestate precum ca, dispozițiile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 50/2008 raportate la normele internaționale, respectiv Tratatul Uniunii Europene sunt nelegale, discriminatorii și în contradicție cu acestea din urmă, nu pot fi reținute în soluționarea favorabilă a contestației întrucât O.U.G. nr. 50/2008 a fost emisă în temeiul art. 115 alin 4 din Constituția României și a fost adoptată: **“În scopul asigurării protecției mediului prin realizarea unor programe și proiecte pentru**

îmbunătățirea calității aerului și pentru încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația comunitară în acest domeniu, a ținut cont de **necesitatea adoptării de măsuri pentru a asigura respectarea normelor de drept comunitar aplicabile, inclusiv a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene, a avut în vedere faptul că aceste măsuri trebuie adoptate în regim de urgență, pentru evitarea oricăror consecințe juridice negative ale situației actuale și a considerat că aceste elemente vizează interesul public și constituie situații de urgență și extraordinare, a căror reglementare nu poate fi amânată.**

Conform art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată:

“Guvernul poate adopta ordonanțe de urgență numai în situații extraordinare a căror reglementare nu poate fi amânată, având obligația de a motiva urgența în cuprinsul acestora”.

Cu privire la legalitatea instituirii taxei pe poluare prin O.U.G. nr. 50/2008 și la respectarea de către aceasta a dispozițiilor art. 148 alin. (4) din Constituție, *Curtea Constitutională prin Decizia 1596 din 26.11.2009 (definitivă și general obligatorie) publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 37 din 18.01.2010* referitoare la respingerea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 4 lit. a) și art. 11 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, precum și a ordonanței de urgență în ansamblu a statutului inexistenței elementelor care ar conduce la declararea neconstituțională a dispozițiilor O.U.G. nr. 50/2008.

Mai mult, așa cum s-a menționat mai sus, această taxă pe poluare a fost stabilită ca urmare a solicitării contestării prin cererea depusă la organul fiscal

Contestatarea a încercat să invoce aspecte de ordin formal, pentru a fi exonerat de plata sumelor ce le datorează Administrației Fondului pentru Mediu, corect calculate din moment ce nu s-au propus probe din care să rezulte un alt cuantum, astfel încât nu se justifică restituirea acesteia.

Pe cale de consecință, având în vedere cele expuse mai sus, se reține că taxa pe poluare pentru autovehicule a fost instituită în scopul asigurării protecției mediului, cu luarea în considerare a legislației comunitare și a jurisprudenței Curții de Justiție a 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 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 doamnei Xva a fost respinsă ca neîntemeiată pentru suma de **x lei**, reprezentând taxa pe poluare stabilită prin Decizia nr. x.

Pentru considerentele arătate și în temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, HG nr. 686/2008, Tratatul Comunității Europene, ratificat prin Legea nr. 157/2005, art. 1 alin. (1) și (3), art. 5, art. 13 și art. 216 alin. (1) din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală republicată,

DECIDE

Respinge ca neîntemeiată contestația formulată de doamna Ximpotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x, prin care Administrația Finanelor Publice sector x a stabilit o taxă pe poluare pentru autovehicule în suma de **x lei**.

Prezenta decizie este definitivă în sistemul cailor administrative de atac și poate fi contestată, în termen de 6 luni de la comunicare, la Tribunalul București.