

Decizia nr. 37 din .2011
privind solutionarea contestatiei formulata de x inregistrata la D.G.F.P.-M.B. sub nr.
x.2011

Directia Generala a Finantelor Publice a municipiului Bucuresti prin Serviciul solutionare contestatii a fost sesizata de catre Administratia Finantelor Publice sector 1 cu adresa nr.x.2010, inregistrata la D.G.F.P.-M.B. sub nr. x.2011, cu privire la contestatia formulata de doamna x cu domiciliul in Bucuresti, x prin avocat x cu sediul profesional si ales pentru comunicarea actelor de procedura in Bucuresti, str. x, sector 3.

Obiectul contestatiei, remisa prin posta la data de x si inregistrata la Administratia Finantelor Publice sector 1 sub nr. x.2010 si completata cu adresele inregistrate la D.G.F.P.-M.B. sub nr.x.2011 si nr.x.2011, il constituie Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x.2010, comunicata la data x.2010 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 a formulat contestatie impotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x.2010 si solicita anulara acesteia, raportat la nelegalitatea OUG nr. 50/2008 si sa se dispuna restituirea sumei de x lei, incasata cu titlu de taxa pe poluare.

In motivarea contestatiei contribuabila aduce urmatoarele argumente:

A achitat taxa pe poluare pentru autovehicule in suma de x lei pentru inmatricularea autovehiculului marca x si solicita restituirea ei intrucat este contrara reglementarilor comunitare.

Conform art. 90 din Tratatul Constitutiv al Uniunii Europene, nici unul dintre statele membre nu poate aplica produselor altor state membre, impozite interne de orice natura, mai mari decat cele care se aplica produselor nationale similare, iar caracterul discriminatoriu al taxei pe poluare este evident, aducandu-se o grava incalcare a dreptului comunitar.

Aceasta taxa de poluare desi are o noua denumire este de fapt taxa de prima inmatriculare, conditionand inscrierea autovehiculului in Romania.

Prin Legea nr.157/2005 Romania a ratificat Tratatul de aderare a Romaniei si Bulgariei la UE, efectele acesteia fiind reglementate prin art. 148 alin.(2) si (4) din Constituita Romaniei, in conformitate cu care prevederile tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, precum si celelalte reglementari comunitare au prioritate fata de dispozitiile contrare din legile interne.

Taxa de poluare este perceputa exclusiv pentru autoturismele inmatriculate in celelalte state comunitare si reinmatriculate in Romania, dupa aducerea lor in tara. Pentru autovehiculele deja inmatriculate in Romania, taxa nu se mai percepe cu ocazia vanzarii ulterioare, ceea ce demonstreaza ca aceasta taxa se aplica doar achizitiilor

intracomunitare si este o taxa cu echivalent taxelor vamale la import, invocand in sustinere prevederile art.25 si art.28 din Tratatul Constitutiv al Uniunii Europene.

Conform jurisprudentei CEJ, notiunea de taxa cu echivalent consta in orice taxa pecuniara impusa unilateral asupra marfurilor in temeiul faptului ca trec frontiera, oricare ar fi denumirea si modul de aplicare al acesteia, iar un sistem de taxare care sa fie considerat compatibil cu art. 90 din Tratatul CE, trebuie sa excluda orice posibilitate ca produsele importate sa fie supuse unor taxe mai mari decat produsele similare, nationale si sa nu produca efecte discriminatorii.

II. Prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x.2010, Administratia Finantelor Publice sector 1 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 constatările 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 x, an fabricatie 2000, in conditiile in care motivatiile contestatarei nu sunt de natura sa modifice quantumul taxei, iar potrivit OUG 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.2010, doamna x a solicitat calcularea taxei pe poluare pentru autovehicule, in vederea primei inmatriculari in Romania a unui autovehicul marca x, Categoria auto M1, norme de poluare E3, an fabricatie 2000, data primei inmatriculari x.2001.

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 1 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.2010 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. 25, art.28 si art. 90 (actual 110) 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 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 si se gestionează de Administratia Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării 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 circulație a unui autovehicul după încetarea unei exceptări sau scutiri dintre cele la care se face referire la art. 3 și 9”.**

În ceea ce privește sfera de aplicare a Codului de procedură fiscală și aplicarea unitară a legislației, prin O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală republicată se precizează:

“ Art. 1- (1) Prezentul cod reglementează drepturile și obligațiile părților din raporturile juridice fiscale privind administrarea impozitelor și taxelor datorate bugetului de stat și bugetelor locale, prevăzute de Codul fiscal. “

“Art. 1- (3) Prin administrarea impozitelor, taxelor, contribuțiilor și a altor sume datorate bugetului general consolidat se înțelege ansamblul activităților desfășurate de organele fiscale în legătură cu:

a) înregistrarea fiscală;

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

c) soluționarea contestațiilor împotriva actelor administrative fiscale.”

“Art.5- Organul fiscal este obligat să aplice unitar prevederile legislației fiscale pe teritoriul României, urmărind stabilirea corectă a impozitelor, taxelor, contribuțiilor și a altor sume datorate bugetului general consolidat .“

Din cele prezentate reiese că organele fiscale teritoriale au obligația de a aplica întocmai prevederile legale, respectiv O.U.G. nr.50/2008.

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

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 supremăția 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”.**

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 auto vehiculelor, 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 Curtii de Justitie 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 Curtii de Justitie a Comunitatilor Europene în Cauzele conexe C290/05 si 333-05 Mos Nădasdi si 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 eminate 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 Curtii de Justitie 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, Ákos 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 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-29012005 Nadasdi și C-33312005 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

acelui 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 contestatarului 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 ca 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, contribuabilul poate contesta suma de plată și obține o valoare mai mare a deprecierei. Această posibilitate a contribuabilului 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.

În consecința, afirmațiile contestatei precum că, 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 Constituțională 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 statuat inexistența elementelor care ar conduce la declararea neconstitională 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 contestatarii care prin cererea depusă la organul fiscal **a solicitat calculul taxei în vederea primei înmatriculari a unui autovehicul în România și nu ca organul fiscal în mod legal i-a impus și încasat această taxă de prima înmatriculare cum eronat susține aceasta.**

Contestatarul 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 quantum, 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 **Ristea Ioana** va fi respinsă ca neîntemeiată pentru suma de **x lei**, reprezentând taxa pe poluare stabilită prin Decizia nr.x.2010.

Pentru considerentele arătate și în temeiul 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, art. 115 alin. (4) din Constituția României, Decizia nr. 1596 din 26.11.2009 a Curții Constituționale

DECIDE

Respinge ca neîntemeiată contestația formulată de doamna **x** împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.x.2010, prin care Administrația Finanelor Publice sector 1 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.

