

MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE
AGENTIA NATIONALA DE ADMINISTRARE FISCALA
DIRECTIA GENERALA A FINANTELOR PUBLICE A JUDETULUI BOTOSANI

DECIZIA NR. 89
din 12.12.2011

privind solutionarea contestatiei formulata de dl. C
cu domiciliul in judetul Botosani, inregistrata la Directia Generala a Finantelor Publice
a Judetului Botosani sub nr. I/.../2011

Directia Generala a Finantelor Publice a Judetului Botosani - D.G.F.P.J.- a fost sesizata de Administratia Finantelor Publice a Municipiului Dorohoi, prin adresa nr.../24.11.2011, inregistrata la D.G.F.P.J. Botosani sub nr. I/.../29.11.2011 asupra contestatiei formulata de dl. C cu domiciliul in judetul Botosani, privind suma de ... lei reprezentand taxa pe poluare pentru autovehicule stabilita de Administratia Finantelor Publice a Municipiului Dorohoi prin Decizia de calcul a taxei pe poluare pentru autovehicule nr.../17.11.2011.

Petentul mai solicita restituirea sumei de ... lei reprezentand taxa pe poluare, achitata cu chitanta seria TS8 nr... din 18.11.2011 la Trezoreria Municipiului Dorohoi si plata dobanzii legale aferente de la data achitarii taxei si pana la data restituirii efective a acesteia.

Directia Generala a Finantelor Publice a Judetului Botosani , constatand ca sunt indeplinite dispozitiile art. 205, 206, 207 alin.(1) si 209 alin.(1) lit.a) din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedura fiscala, republicata in data de 31.07.2007, cu modificarile si completarile ulterioare, se investeste cu solutionarea pe fond a contestatiei.

Din analiza documentelor existente la dosarul cauzei se retin urmatoarele:

I. Dl. C contesta suma de ... lei reprezentand taxa pe poluare, motivand urmatoarele:

Petentul considera ca taxa pe poluare in suma de ... lei a fost stabilita si incasata in mod nelegal pentru faptul ca prin perceperea acesteia se instituie un regim fiscal discriminatoriu pentru autovehiculele aduse din alte state membre ale UE in scopul reinmatricularii in Romania, incalcandu-se in mod flagrant si direct reglementarile comunitare, respectiv dispozitiile art. 110 alin.(1) din Tratatul de Functionare a Uniunii Europene .

Petentul considera ca dispozitiile legale mentionate anterior interzic discriminarea fiscala intre produsele importate si cele autohtone, aspect care nu este respectat de catre O.U.G. nr. 50/2008, in baza careia s-a calculat si incasat taxa de poluare mentionata in decizia contestata.

Dl. C face trimitere la art. 139 alin.(1) si art. 148 alin.(2) si (4) din Constitutia Romaniei.

II. Urmare a cererii Dl. C, prin Decizia de calcul a taxei pe poluare pentru autovehicule nr.../17.11.2011, Administratia Finantelor Publice a Municipiului Dorohoi a stabilit o taxa pe poluare pentru autovehicule in suma de ... lei, in conformitate cu prevederile O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule.

Cu chitanta seria TS8 nr... din 18.11.2011, Dl. C a achitat la Trezoreria Municipiului Dorohoi taxa pe poluare in suma de ... lei.

III. Din analiza documentelor existente la dosarul cauzei, a motivelor invocate de contestator, precum si a prevederilor legale in vigoare se retin urmatoarele:

1. Referitor la taxa pe poluare in suma de ... lei, cauza supusa solutionarii este investirea D.G.F.P.J. Botosani, prin Compartimentul Solutionare - Contestatii, sa se pronunte daca organele fiscale au stabilit corect taxa pe poluare in suma de ... lei pentru autovehiculul marca ..., an fabricatie 1999, 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.../17.11.2011, Dl. C a solicitat calcularea taxei pe poluare pentru autovehicule, in vederea primei inmatriculari in Romania a unui autovehicul marca ..., tip ..., categorie auto M1, norme de poluare E2, Serie sasiu ..., nr omologare ..., numar identificare ..., an fabricatie 1999, serie carte auto ..., data primei inmatriculari 03.03.1999.

Urmare solicitarii contribuabilului 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 a Municipiului Dorohoi a procedat, in baza datelor inscrise in cartea de identitate a autovehiculului, la calcularea si emiterea Deciziei de calcul a taxei pe poluare pentru autovehicule nr.../17.11.2011 pentru suma de ... lei reprezentand taxa pe poluare, stabilita conform elementelor de taxare in vigoare la data solicitarii calcularii taxei.

Contribuabilul nu contesta modul de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule ci nerespectarea art. 148 alin. (2) din Constitutia Romaniei, raportat la art. 110 alin. (1) din Tratatul privind Infiintarea Comunitatii Europene.

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

“1. - (1) Prezenta ordonantă de urgenta stabileste cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, denumita în continuare taxa, care constituie venit la bugetul Fondului pentru mediu si se gestioneaza de Administratia Fondului pentru Mediu, în vederea finantarii programelor si proiectelor pentru protectia mediului.

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

a) cu ocazia primei înmatriculari a unui autovehicul în Romania;
b) la repunerea în circulatie a unui autovehicul dupa incetarea unei exceptari 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.[...]”

(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 Romaniei, 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 contribuabila 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, începand 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, “ respectarea prevederilor actului de aderare” iar in conformitate art. I-33 alin. 1 din Tratatul de aderare ratificat prin Legea nr. 157/2005 **“cadru european 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 ca din perspectiva dreptului european, taxarea autovehiculelor este un domeniu nearmonizat, fiind evidentiat, ca atare si în nota de fundamentare a OUG nr. 50/2008.

Aceasta realitate juridica europeana are drept implicatie la nivel national împrurarea ca fiecare stat membru isi poate institui in mod independent propriul sistem de taxare. Cu toate acestea, articolul 90 din Tratatul de instituire a Comunitatii Europene prevede ca statele membre au obligatia de a nu impune asupra unui produs din import o taxa in exces fata de un produs autohton.

Avand în vedere ca nu exista legislatie europeana primara sau secundara care sa instituie un anumit model de asezare a taxarii autovehiculelor, evaluarea conformitatii unui act normativ national de taxare a autovehiculelor trebuie efectuat nu prin raportare la un anume model european de reglementare sau altul ci prin raportare la art. 110 (fost art. 90) din Tratat precum si la jurisprudenta Curtii de Justitie a Comunitatilor Europene.

Altfel spus, taxarea autovehiculelor trebuie analizata în lumina unor principii generale de drept comunitar precum transparenta, neutralitatea fiscala sau taxarea excesiva, criteriile obiective, caracter adecvat si proportional sau poluatorul plateste.

Curtea Europeana de Justitie a aratat în mod constant ca o consecinta a dreptului comunitar actual este aceea ca Statele membre pot sa impuna asupra marfurilor precum autovehiculele un sistem de taxa al carei quantum creste 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 Justitie a Comunitatilor Europene a aratat ca sunt criteriile obiective cele precum capacitatea cilindrica sau clasificarea în functie de performantele de mediu (A se vedea Decizia Curtii de Justitie a Comunitatilor Europene în Cauzele conexe C290/05 si 333-05 Akos Nadasdi si Ilona Nemeth, par. 52.)

S-a statuat, de asemenea, ca daca taxa pentru poluarea autovehiculelor este bazata pe elemente precum cilindrarea, normele de poluare chimica sau emisiile de dioxid de carbon, este evident ca aceste criterii de impunere sunt eminate obiective si nu lasa loc unei decizii arbitrare sau neconforme cu jurisprudenta Curtii de Justitie a Comunitatilor Europene.

Jurisprudena CJCE a stabilit constant ca un sistem de impozitare a autovehiculelor este discriminatoriu fata de autovehiculele de ocazie de import atunci cand în calculul taxei nu se ia în considerare deprecierea reala a acestui autovehicul de import si, în consecinta, i se impune o taxa mai mare decat valoarea reziduala a taxei ramase neamortizata incorporata intr-un autovehicul national similar (A se vedea Decizia Curtii de Justitie a Comunitatilor Europene în Cauza C-345/93 Nunes Tadeu, par. 20).

Astfel, se retine ca, dupa cum s-a aratat în hotarârea Curtii de Justitie din 5 decembrie 2006, data în cauzele reunite C-290/05 si C-333/05, Akos Nâdasdi, în paragraful 49, ca nu este relevanta o comparatie cu autoturismele second-hand plasate în circulatie in Romania înainte de intrarea în vigoare a dispozitiilor privind taxa de poluare, intrucat „scopul art. 90 nu este acela de a împiedica statele membre sa introduca noi impozite sau sa 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 (actual art. 100), ca în stabilirea cuantumului taxei să se țină seama de deprecierea reală. În acest sens, Comisia Europeană a arătat, referindu-se la jurisprudența anterioară 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 01.07.2008), ca: „***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 Elena, 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 nr. 50/2008, ordonanța de urgență stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru auto vehicule, denumită în continuare taxa, 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.

Asa cum rezulta 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 pentru prima înregistrare a autoturismului pe teritoriul aceluși stat membru în vederea punerii în circulație nu constituie o taxă

vamala 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.

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 măsura performanțelor de mediu scăd.

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 deprecierii. Această posibilitate a contribuabilului asigură că 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 ca exigentele 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 nr. 50/2008 nu poate fi caracterizată ca fiind contrară art. 110 (fost art. 90) paragraful 1 din Tratatul CE și se poate asadar conchide că O.U.G. nr. 50/2008 respectă exigentele de compatibilitate cu 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''.

Asadar, atata timp cat taxa de poluare perceputa pentru prima inmatriculare se restituie atunci cand autoturismul respectiv este scos din parcul auto national, nu se poate pretinde o discriminare fata de autoturismele pentru care aceasta taxa nu s-a perceput deoarece existau in parcul auto national la data adoptarii actului normativ, atata timp cat pentru acestea taxa nu a fost platita si evident nici nu se poate pune problema restituirii ei.

In consecinta, afirmatiile contestatorului precum ca, dispozitiile legale care instituie taxa pe poluare raportate la normele internationale, respectiv Tratatul Uniunii Europene sunt nelegale, discriminatorii si in contradictie cu acestea din urma, nu pot fi retinute in solutionarea favorabila a contestatiei intrucat O.U.G. nr. 50/2008 a fost emisa in temeiul art. 115 alin 4 din Constitutia Romaniei si a fost adoptata: *“ In scopul asigurarii protectiei mediului prin realizarea unor programe si proiecte pentru imbuntatirea calitatii aerului si pentru incadrarea in valorile limita prevazute de legislatia comunitara in acest domeniu”, a tinut cont de necesitatea adoptarii de masuri pentru a asigura respectarea normelor de drept comunitar aplicabile, inclusiv a jurisprudenței Curtii de Justitie a Comunitatilor Europene, a avut în vedere faptul ca aceste masuri trebuie adoptate în regim de urgenta, pentru evitarea oricaror consecinte juridice negative ale situatiei actuale si a considerat ca aceste elemente vizeaza interesul public si constituie situatii de urgenta si extraordinare, a caror reglementare nu poate fi amanata.*

Conform art. 115 alin. (4) din Constitutia României, republicata:

“Guvernul poate adopta ordonante de urgenta numai in situatii extraordinare a caror reglementare nu poate fi amânata, având obligatia de a motiva urgenta în cuprinsul acestora”

Mai mult, aceasta taxa pe poluare a fost stabilita ca urmare a solicitarii contestatorului care prin cererea depusa la organul fiscal a solicitat să efectueze prima înmatriculare a unui autovehicul în România.

Cu privire la legalitatea instituirii taxei pe poluare prin OUG nr. 50/2008 s-a pronuntat si Curtea Constitutionala care prin Decizia nr. 948/2008 din 23/09/2008 (definitiva si general obligatorie) publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 706 din 17/10/2008 referitoare la respingerea exceptiei de neconstitutionalitate a dispozitiilor art. 214¹-214³ din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal a statuat:

“Sustinerile autorului exceptiei, potrivit carora aceasta abrogare ar fi doar "aparenta", intrucat nu a fost facuta prin "lege", nu pot fi primite deoarece abrogarea dispozitiilor de lege criticate a fost facuta în mod expres prin dispozitiile art. 14 alin. (2) din Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 50/2008, act normativ cu putere de lege, potrivit art.115 din Constitutie”

Mai mult art. 14 din O.U.G. nr. 50 din 21 aprilie 2008, publicata în Monitorul Oficial nr. 327 din 25 aprilie 2008, prevede in mod imperativ ca :

“1) Prezenta ordonanta de urgenta intra în vigoare la data de 1 iulie 2008.”

De asemenea, tot cu privire la legalitatea instituirii taxei pe poluare prin O.U.G. nr. 50/2008 si la respectarea de catre aceasta a dispozitiilor art. 148 alin. (4) din Constituie, *Curtea Constitutionala prin Decizia 1596 din 26.11.2009 (definitiva si general obligatorie) publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 37 din 18.01.2010* referitoare la respingerea exceptiei de neconstitutionalitate a dispozitiilor art. 4 lit. a)

si art. 11 din Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, precum si a ordonantei de urgenta în ansamblu a statut inexistentă elementelor care ar conduce la declararea neconstitională a dispozitiilor 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.***

Contestatorul a încercat să invoce aspecte de ordin formal, pentru a fi exonerat de plată 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.

De asemenea, din HG nr. 686/2008 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 ***“plateste”***, principiu unanim acceptat la nivelul Uniunii Europene.

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: ***“reglementarilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege,”*** motiv pentru care contestația Dl. C va fi respinsă ca neintemeiată pentru suma de ... lei reprezentând taxa pe poluare stabilită prin Decizia nr.../17.11.2011.

2. Referitor la cererea contestatorului de restituire a sumei de ... lei reprezentând taxa pe poluare, cauza supusă soluționării este dacă D.G.F.P.J. Botosani, prin Compartimentul Soluționare - Contestatii, are competența materială de a soluționa acest capăt de cerere în condițiile în care aceasta nu se referă la stabilirea de impozite, taxe, contribuții, datorii vamale, accesorii ale acestora sau diminuarea pierderii fiscale.

In fapt, prin contestația formulată Dl. C solicită și restituirea sumei de ... lei reprezentând taxa pe poluare, achitată cu chitanța seria TS8 nr... din 18.11.2011 la Trezoreria Municipiului Dorohoi și plata dobânzii legale aferente de la data achitării taxei și până la data restituirii efective a acesteia.

In drept, potrivit prevederilor art. 209 alin.(1) lit.a) din O.G.nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare:

“(1) Contestatiile formulate împotriva deciziilor de impunere, a actelor administrative fiscale asimilate deciziilor de impunere, deciziilor pentru regularizarea situației emise în conformitate cu legislația în materie vamală, a măsurii de diminuare a pierderii fiscale stabilite prin dispoziție de masuri, se soluționează de către:

a) structura specializata de solutionare a contestatiilor din cadrul directiilor generale ale finantelor publice judetene sau a municipiului Bucuresti, dupa caz, in a caror raza teritoriala isi au domiciliul fiscal contestatarii, pentru contestatiile care au ca obiect impozite, taxe, contributii, datorie vamala, accesorii ale acestora, precum si masura de diminuare a pierderii fiscale, in cuantum de pana la 3 milioane lei;"

Intrucat restituirea taxei pe poluare in suma de ... lei nu vizeaza stabilirea de obligatii fiscale se retine ca competenta de solutionare a acestui capat de cerere apartine organului fiscal care a incasat taxa pe poluare, D.G.F.P.J. Botosani, prin Compartimentul Solutionare - Contestatii neavand competenta de solutionare .

Prin urmare, cererea privind restituirea taxei pe poluare in suma de ... lei va fi transmisa, spre competenta solutionare, Administratiei Finantelor Publice a Municipiului Dorohoi.

Pentru considerentele aratate si in temeiul O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificarile si completarile ulterioare, HG nr. 686/2008, Tratatul Comunitatii Europene, ratificat prin Legea nr. 157/2005, art. 1 alin (1) si (3), art. 5, art. 13 si art. 216 alin. (1) din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedura fiscala republicata, art. 115 alin. (4) din Constitutia Romaniei, Decizia nr. 1596 din 26.11.2009 ale Curtii Constitutionale, se:

DECIDE:

Art.1. Respingerea ca neintemeiata a contestatiei formulata de dl. C cu domiciliul in judetul Botosani, pentru suma de ... lei reprezentand taxa pe poluare pentru autovehicule stabilita de Administratia Finantelor Publice a Municipiului Dorohoi prin Decizia de calcul a taxei pe poluare pentru autovehicule nr.../17.11.201.

Art.2. Constatarea necompetentei materiale de solutionare a cererii formulata de dl. C pentru capatul de cerere privind restituirea taxei pe poluare in suma de ... lei si transmiterea acesteia spre competenta solutionare la Administratia Finantelor Publice a Municipiului Dorohoi.

Prezenta decizie este definitiva in sistemul cailor administrative de atac si poate fi contestata, in termen de 6 luni de la comunicare, la Tribunalul Botosani.

DIRECTOR EXECUTIV,