

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

**DECIZIA NR.74**  
**din 23.09.2011**

privind solutionarea contestatiei formulata de **domnul P V din Dorohoi, judetul Botosani** , inregistrata la Directia Generala a Finantelor Publice a Judetului Botosani sub nr. I/...../13.09.2011.

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...../08.09.2011, inregistrata la D.G.F.P.J. Botosani sub nr. I/...../13.09.2011 asupra contestatiei formulata de domnul P V **din Dorohoi, judetul Botosani** impotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr...../18.08.2011 privind suma de ..... lei reprezentand taxa pe poluare pentru autovehicule.

Petenta mai solicita restituirea sumei de .... lei reprezentand taxa pe poluare.

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 contestatiei. Din analiza documentelor existente la dosarul cauzei se retin urmatoarele:

**I. Domnul P V** contesta suma totala de ..... lei 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.

Domnul P V face trimitere la art.139 alin.(1) si art.148 alin.(2) si (4) din Constitutia Romaniei.

II. Prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. ..../18.08.2011, 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.

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

**1.Cauza supusa solutionarii este daca organele fiscale au stabilit corect taxa pe poluare in suma de .... lei pentru autovehiculul marca ..., an fabricatie 2002, in conditiile in care motivatiile contestatorului 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. ..../18.08.2011, domnul P V a solicitat calcularea taxei pe poluare pentru autovehicule, in vederea primei inmatriculari in Romania a unui autovehicul marca ..., tip ....., categorie auto .., norme de poluare E4, Serie sasiu ....., nr omologare ....., numar identificare ....., an fabricatie 2002, serie carte auto ....., data primei inmatriculari 03.05.2002.

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 al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. ..../18.08.2011 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 ordonanta de urgenta stabileste cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, denumita in continuare taxa, care constituie venit la bugetul Fondului pentru mediu si se gestioneaza de Administratia Fondului pentru Mediu, in vederea finantarii programelor si proiectelor pentru protectia mediului.**

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

**a) cu ocazia primei inmatriculari a unui autovehicul in Romania;**  
**b) la repunerea in 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, 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. 214<sup>1</sup>-214<sup>3</sup> din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, publicata în Monitorul Oficial al Romaniei, 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 in nota de fundamentare a OUG nr.50/2008.

Aceasta realitate juridica europeana are drept implicatie la nivel national imprejurarea 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 in 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 anumit 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 conexate 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 cilindreea, 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.

Jurisprudenta 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 într-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 relevanta compararea efectelor taxei de poluare cu taxarea la care erau supuse autoturismele înainte de intrarea în vigoare a Ordonanei de Urgenta nr. 50/2008, prin care a fost instituita taxa de poluare.

Conform celor aratate anterior, Curtea de Justitie a Comunitatilor Europene impune, în respectarea art. 90 ( actual art. 100), ca în stabilirea quantumului taxei sa se tina seama de deprecierea reala. In acest sens, Comisia Europeana a aratat, referindu-se la jurisprudenta anterioara Curtii de Justitie a Comunitatilor Europene în comunicatul din 28.11.2007 (prin care critica legislatia româna privind taxa de prima înmatriculare, abrogat de la 01.07.2008), ca: „**Taxa de înmatriculare platita pentru un vehicul nou face parte din valoarea de piata a acestuia, statele membre avand astfel obligatia de a tine seama de deprecierea reala a vehiculului atunci cand calculeaza respectiva taxa (a se vedea cauzele CEJ Nunes Tadeu, C-345/93, Comisia/Danemarca, C-47/88 si Comisia/Republica Elena, C-375/95).**”

S-a concluzionat astfel ca daca autovehiculele deja existente în parcul auto national nu sunt si ele supuse noii taxe nu reprezinta o discriminare sub aspectul dreptului european.

Pornind de la aceste principii generale de drept comunitar se impune a stabili daca adoptarea OUG nr.50/2008 este conforma cu Tratatul precum si cu jurisprudenta Curtii de Justitie a Comunitatilor Europene.

Potrivit art. 1 alin. 1 din OUG 50/2008, ordonanta de urgenta stabileste cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru auto vehicule, 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.

Asa cum rezulta din preambulul actului normativ, taxa a fost instituita in scopul asigurarii protectiei mediului prin realizarea unor programe si proiecte pentru imbunatatirea calitatii aerului si pentru incadrarea in valorile limita prevazute de legislatia comunitara în acest domeniu, tinând cont de necesitatea adoptarii de masuri pentru a asigura respectarea normelor de drept comunitar aplicabile, inclusiv a jurisprudentei Curtii de Justitie a Comunitatilor Europene.

Obligatia de plata a taxei se naste, conform art. 4 din OUG nr.50/2008 cu ocazia primei înmatriculari a unui autovehicul în Romania sau la repunerea in circulatie a unui autovehicul dupa incetarea unei exceptari sau scutiri dintre cele la care se face referire la art. 3 si 9.

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

Cu privire la natura taxei de poluare CJCE s-a pronunat la 05.12.2006 asupra actiunilor preliminare formulate de Hajdu-Bihar Megyei Birosag si Bacs Kiskun Megyei Birosag in cauzele reunite C-290/2005 Nadasdi si C-333/2005 Nemeth, ocazie cu care a statuat ca o taxa care nu este perceputa pentru faptul ca un autoturism traverseaza frontiera unui stat membru pentru prima inregistrare a autoturismului pe teritoriul acelui stat membru in vederea punerii in circulatie nu constituie o taxa vamala in sensul art.25 din tratat ci face parte din sistemul general de impozitare a bunurilor si trebuie examinata in lumina art.90 din Tratatul CE.

Obiectivul taxei este de protejare a mediului, atat prin modul de utilizare a resurselor constituite cât si prin modul de impunere. De aceea, elementele ce stau la baza acesteia sunt emisiile de noxe si de dioxid de carbon si se poate conchide ca criteriile ce stau la baza taxei au un caracter adecvat obiectivului de protejare a mediului, avand în vedere ca în calculul quantumului

acesteia sunt importante emisiile de noxe toxice precum si cele de dioxid de carbon, iar nu alte criterii precum valoarea de facturare.

Prin urmare, intrucat taxa este stabilita in functie de gradul de poluare si de eficienta energetica, ea are un caracter proportional fiind stabilita într-un quantum mai mare pe masura ce performantele de mediu scad.

In aceasta privinta, actul normativ analizat respectiv OUG nr.50/2008 a fost adus în conformitate cu principiile jurisprudentei europene prin prevederea unei grile de depreciere ce corespunde unor valori reale de pierdere a valorii de piata si care, în plus, pot fi contestate de contribuabil daca face dovada ca autovehiculul sau s-a depreciat într-o masura mai mare decat cea indicata de grila fixa.

In concret, pe baza unor elemente precum rulajul mediu anual, starea tehnica si nivelul de dotare al autovehiculului, contribuabilul poate contesta suma de plata si obtine o valoare mai mare a deprecierei. Aceasta posibilitate a contribuabilului asigura ca în toate cazurile, valoarea taxei percepute asupra unui autovehicul second-hand de import nu va depasi valoarea reziduala a taxei existente într-un autovehicul deja înmatriculat.

Astfel, dupa cum se poate constata, determinarea taxei de poluare se realizeaza conform art. 6 pe baza unor criterii obiective -(tipul motorului, capacitatea cilindrica) si clasificarea din punct de vedere al poluarii -luandu-se în considerare si deprecierea autoturismului, conform coeficientilor descrisi în anexa 4 (Cota fixa de reducere prevazuta în anexa nr. 4 este stabilita în functie de vechimea autovehiculului, de rulajul mediu anual, de starea tehnica si nivelul de dotare al autovehiculului. Cu ocazia calculului taxei vor fi acordate reduceri suplimentare fata de cota fixa , in functie de abaterile de la situatia standard a elementelor care au stat la baza stabilirii cotei fixe, in conditiile prevazute in normele metodologice de aplicare a ordonantei de urgenta) astfel ca exigentele stipulate de CJCE cu ocazia solutionarii actiunii preliminare în cauzele reunite 290/2005 Nadasdi si C-333/2005 Nemeth sunt respectate.

Fata de aceste împrejurari se retine ca taxa de poluare reglementata de OUG 50/2008 nu poate fi caracterizata ca fiind contrara art. 110 (fost art. 90) paragraful 1 din Tratatul CE si se poate asadar concluziona ca O.U.G. nr. 50/2008 respecta exigentele de compatibilitate cu Tratatul Comunitatii Europene.

Mai mult, asa cum rezulta din art. 8:

***(1) Atunci cand un autovehicul pentru care s-a platit taxa în Romania este ulterior scos din parcul auto national se restituie valoarea reziduala a taxei în conformitate cu prev. alin. (2).***

***(2) Valoarea reziduala a taxei reprezinta taxa care ar fi platita pentru respectivul autovehicul daca acesta ar fi înmatriculat la momentul scoaterii din parcul auto national".***

Asadar, atata timp cat taxa de poluare perceputa pentru prima înmatriculare 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 contestatarei 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 imbunatatirea 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 contestatarei 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. 214<sup>1</sup>-214<sup>3</sup> 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 Constitutie, *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 neconstitionala a dispozitiilor O.U.G. nr. 50/2008.

Mai mult, asa cum s-a mentionat mai sus aceasta taxa pe poluare a fost stabilita ca urmare a solicitarii contestatarei care prin cererea depusa la organul fiscal **a solicitat calculul taxei in vederea primei înmatriculari a unui autovehicul în România.**

Contestatarul a incercat sa invoce aspecte de ordin formal, pentru a fi exonerata de plata sumelor ce le datoreaza Administratiei Fondului pentru Mediu, corect calculate din moment ce nu s-au propus probe din care sa rezulte un alt quantum, astfel incat nu se justifica restituirea acesteia.

De asemenea, din HG nr. 686/2008 nivelul taxei este determinat de norma de poluare corelat cu vechimea, rulajul mediu anual si starea generala standard si reprezinta reflectia in plan fiscal a principiului **“ plateste”**, principiu unanim acceptat la nivelul Uniunii Europene.

Pe cale de consecinta, avand in vedere cele expuse mai sus, se retine ca taxa pe poluare pentru autovehicule a fost instituita in scopul asigurarii protectiei mediului, cu luarea in considerare a legislatiei comunitare si a jurisprudentei Curtii de Justitie a Comunitatilor Europene si dupa parcurgerea unui proces de audiere publica ce a asigurat transparenta in promovarea acestei taxe si ca aceasta taxa reprezinta optiunea legiuitorului national, iar organele fiscale sunt obligate sa respecte prevederile art. 13 din OG nr. 92/2003, republicata, privind Codul de procedura fiscala, conform caruia: “ **reglementarilor fiscale trebuie sa respecte vointa legiuitorului asa cum este exprimata în lege.**” motiv pentru care contestatia domnului P V va fi respinsa ca neintemeiata pentru suma de .... lei, reprezentand taxa pe poluare stabilita prin Decizia nr. ..../18.08.2011.

**2.Referitor la restituirea sumei de ....lei reprezentand taxa pe poluare, cauza supusa solutionarii este daca D.G.F.P.J. Botosani, prin Compartimentul Solutionare - Contestatii, are competenta materiala de a solutiona acest capat de cerere in conditiile in care aceasta nu se refera la stabilirea de impozite, taxe, contributii, datorii vamala, accesorii ale acestora sau diminuarea pierderii fiscale.**

**In fapt,** prin contestatia formulata domnul P V solicita si restituirea sumei de .... lei reprezentand taxa pe poluare.

**In drept,** potrivit prevederilor art.209 alin.(1) lit.a) din O.G.nr.92/2003 privind Codul de procedura fiscala, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare:

**“(1) Contestatiile formulate împotriva deciziilor de impunere, a actelor administrative fiscale asimilate deciziilor de impunere, deciziilor pentru regularizarea situatiei emise în conformitate cu legislatia în materie vamala, a masurii de diminuare a pierderii fiscale stabilite prin dispozitie de masuri, precum si împotriva decizie de reverificare, se solutioneaza de catre:**

**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, datorii vamala, accesorii ale acestora, masura de diminuare a pierderii fiscale in cuantum de pana la 3 milioane lei, precum si pentru contestatiile indreptate împotriva deciziilor de reverificare, cu exceptia celor emise de organele centrale cu atributii de inspectie fiscala;”**

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 contestatiei formulata de domnul P V impotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. ..../18.08.2011, prin care Administratia Finantelor Publice a Municipiului Dorohoi a stabilit o taxa pe poluare pentru autovehicule in suma de ..... lei.

**Art.2.** Constatarea necompetentei de solutionare a cererii formulata de **domnul P V**, pentru capatul de cerere privind restituirea taxei pe poluare si transmiterea acesteia spre 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,**