

Directia Generala a Finantelor Publice a fost sesizata de Administratia Finantelor Publice, prin adresa nr.../03.02.2010 înregistrata la directie sub nr.../04.02.2010, asupra contestatiei formulate de Cabinet de Avocat în numele și pentru **domnul X**.

Contestația, înregistrata la Administratia Finantelor Publice sub nr.../15.01.2010, a fost formulata impotriva **Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule** emisa de Administratia Finantelor Publice sub nr.... in data de 28.12.2009 si are ca obiect **taxa pe poluare pentru autovehicule in suma de ... lei**.

Constatand ca in speta sunt indeplinite dispozitiile art.205 alin. (1) si (2), art.207 alin. (1) si art.209 alin.(1) lit.a) din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedura fiscala, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare, D.G.F.P. este competentă sa solutioneze contestatia formulata de **domnul X**.

I. Petentul formuleaza contestatie impotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.... din 28.12.2009 emisa de Administratia Finantelor Publice, motivand astfel:

În data de 23.12.2009 a achiziționat un autoturism second hand, marca ..., tip ..., Categ.auto ..., Norme poluare E3, Serie sașiu ..., Nr.omologare ..., Nr.identificare ..., an de fabricație ..., Serie carte auto ..., data primei înmatriculări ..., dintr-un alt stat al Uniunii Europene, respectiv Ungaria, unde a fost înmatriculat, conform certificatului de înmatriculare la data de 10.01.2008. Pentru a putea fi înmatriculat în România, petentul a achitat integral taxa pe poluare în sumă de ... lei stabilită prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.../28.12.2009, la Trezorerie cu chitanța seria ... nr.... în data de 30.12.2009.

Potentul face precizarea că taxa pe poluare este în contradicție cu dispozițiile art.90, paragraf 1 din Tratatul C.E., din punct de vedere al autovehiculelor înmatriculate în România după ce anterior mai fusese înmatriculate și în alte țări membre ale U.E. (în cazul de față Franța și Ungaria), astfel că dispozițiile OUG nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, încalcă prevederile acestui tratat.

În sprijinul susținerilor, petentul mai invocă și dispozițiile art.148 alin.(2) din Constituția României care instituie obligativitatea României de a aplica cu prioritate dreptul comunitar, în speță art.90, paragraf 1 din Tratatul C.E..

Potrivit normelor comunitare din Tratatul C.E., art.25 precizează că „între statele membre sunt interzise taxele vamale la import și la export sau taxele cu efect echivalent. Această interdicție se aplică de asemenea și taxelor vamale cu caracter fiscal.”, iar art.28 precizează că „între statele membre sunt interzise restricțiile cantitative la import, precum și orice măsuri cu efect echivalent.”

Articolul 90 din Tratatul C.E. prevede că „niciun stat membru nu aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre impozite interne de orice natură mai mari decăt cele care se aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre impozite interne de natură să protejeze indirect alte sectoare de

producție”. Este unanim admis în literatura de specialitate cât și în practica judiciară internă și cea a C.J.C.E. că art.90 din tratat produce efecte directe și ca atare creează drepturi individuale pe care jurisdicțiile statelor membre ale Uniunii le pot proteja. Judecătorul național, ca prim judecător comunitar, are competență atunci când dă efect direct dispozițiilor art.90 din Tratat să aplice procedurile naționale de așa manieră ca drepturile prevăzute de Tratat să fie deplin și efectiv protejate.

Urmărind modificările succesive ale OUG nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, petentul constată că intenția legiuitorului nu mai are nicio legătură cu scopul declarat al adoptării acestui act normativ de „asigurarea 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 Comunității Europene, având în vedere faptul că aceste măsuri trebuie adoptate în regim de urgență, pentru evitarea oricăror consecințe juridice negative ale situației actuale.”

Schimbarea de intenție declarată expres de legiuitor nu lasă loc vreunei interpretări. Astfel de la necesitatea susținerii unor programe de protecție a mediului prin îmbunătățirea calității aerului și pentru încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația comunitară în acest domeniu, scopul declarat al OUG nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule transformându-se în protejarea industriei interne de autovehicule și păstrarea locurilor de muncă angrenate în producția de autovehicule.

Deși inițial taxa pe poluare era datorată la prima înmatriculare a autoturismelor în România, indiferent dacă este vorba despre autoturisme noi sau second hand, prin actul normativ enunțat, OUG nr.218/2008 privind modificarea OUG nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, o anumită categorie de autoturisme noi au fost exceptate de la plata taxei de poluare. Astfel, la art.III, alin.(1) se prevede că „autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc, precum și toate autovehiculele N1 cu norma de poluare Euro 4, care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv, se exceptează de la obligația de plată a taxei pe poluare pentru autovehicule stabilită potrivit prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008.” Într-un mod deloc întâmplător, categoria de autoturisme exceptată de la plata taxei pe poluare corespunde caracteristicilor tehnice ale autoturismelor produse în România, o nouă dovadă a intenției clare de protejare a industriei interne în detrimentul produselor importate.

Pentru argumentele arătate mai sus, prin modificările aduse OUG nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule sunt încălcate prevederile art.90 din Tratatul de Instituire a Comunităților Europene.

Astfel, în jurisprudența referitoare la art.90 din Tratatul C.E., Curtea de Justiție Europeană a explicat care sunt condițiile în care se poate reține aplicarea acestui text:

- trebuie să existe o discriminare între produsele naționale și produsele importate;

- trebuie să existe o similitudine sau un raport de concurență între produsele importate vizate de taxă și produsele interne favorizate;

- prevalarea fiscală națională trebuie să diminueze, chiar și potențial, consumul produselor importate, influențând astfel alegerea consumatorilor.

În consecință, atunci când produsele interne și produsele importate se află într-un raport de concurență, iar prin efectul unei norme fiscale naționale se creează o discriminare, astfel încât consumatorii sunt descurajați să aleagă produsele importate în vederea realizării unui scop declarat de protejare a industriei naționale și a locurilor de muncă, art.90 din Tratatul C.E. este aplicabil, iar norma fiscală națională contrară art.90 trebuie înlăturată de la aplicare.

În urma modificărilor aduse prin OUG nr.218/2008 privind modificarea OUG nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, norma internă stabilește toate criteriile pentru a fi declarată incompatibilă cu art.90 din Tratatul C.E. Astfel, există atât o discriminare între autoturismele second hand înmatriculate deja într-un stat membru al Uniunii Europene și care se înmatriculează în România și autoturismele second hand deja înmatriculate în România și mai mult, există și o discriminare între o anumită categorie de autoturisme noi, cu caracteristicile celor produse în România și restul autoturismelor noi, discriminare introdusă de către legiuitor cu intenția declarată de protejare a industriei naționale, scop incompatibil cu cerințele și rigorile spațiului de liberă circulație a mărfurilor, forței de muncă și capitalului. Există desigur un raport de concurență între produsele importate și produsele naționale, astfel încât alegerea consumatorilor poate fi orientată spre o anumită categorie de produse, în speță fie spre cele deja înmatriculate în România, fie spre cele produse în România. Așadar, se creează o diferență de tratament fiscal între mașinile noi și cele vechi, înmatriculate în România după intrarea în vigoare a OUG nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule.

Petentul consideră că are dreptul la restituirea plății taxei pe poluare deoarece nu se încadrează în niciuna din situațiile legal stabilite ca fiind generatoare a obligației de plată a taxei respective. Nelegalitatea acesteia este evidentă ca urmare a aplicării directe a reglementărilor comunitare.

Datorită faptului că România este stat membru al U.E. începând cu 1 ianuarie 2007 sunt activate dispozițiile art.148 alin.(2) din Constituția României conform cărora legislația comunitară cu caracter obligatoriu prevalează legii interne, iar conform alin.(4) din același articol, jurisdicțiile interne garantează îndeplinirea acestor exigențe.

Incompatibilitatea ultimei forme a taxei de poluare cu dreptul comunitar este pusă în discuție și prin lansarea unei proceduri de „infringement” de către Comisia Europeană în temeiul art.226 din Tratatul C.E. Astfel, prin declanșarea acestei proceduri, Comisia consideră că prevederile legislației românești conform cărora taxa de poluare se suspendă pentru anumite autovehicule, însă crește pentru anumite mașini de ocazie provenite din alte state membre, duce la discriminarea acestor mașini de ocazie, protejând industria națională a autovehiculelor noi. Comisia Europeană se referă la

ultima formă a taxei pe poluare, conform modificărilor introduse prin OUG nr. 218/2008 privind modificarea OUG nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule.

Petentul mai remarcă un alt tip de discriminare: între persoanele care au solicitat înmatricularea autoturismelor anterior datei de 01.07.2008 și cele care înmatriculează autoturisme ulterior, doar acestea din urmă plătind taxa pe poluare deși este evident că poluează și autoturismele primei categorii de persoane. Acest tip de discriminare se discută însă în raport de art.16 din Constituția României, art.26 din Pactul Internațional din 16 decembrie 1966 cu privire la drepturile civile și politice, ratificat de România prin Decretul 212/1974 și art.1 și 2 din OUG nr.137/31.08.2000 privind prevenirea și sancționarea tuturor formelor de discriminare.

În consecință, domnul X solicită admiterea contestației și restituirea sumei de ... lei reprezentând taxa pe poluare pentru autovehicule cu dobânda aferentă legală.

În acest sens s-au pronunțat deja mai multe instanțe, iar opinia Curții de Justiție Europene este de asemenea unitară în acest sens.

II. În baza cererii domnului X nr..../28.12.2009 de calculare a taxei pe poluare pentru autovehicule în vederea efectuării primei înmatriculări în România a autovehiculului marca ..., **Administrația Finanțelor Publice a emis, în baza OUG nr.50/2008, pentru domnul X, Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.... din data de 28.12.2009 stabilind ca datorată suma de ... lei.**

La calcularea taxei pe poluare organul fiscal a luat în considerare următoarele elemente înscrise în cartea de identitate a vehiculului marca, tip, an fabricație, număr omologare, serie șasiu, serie carte de identitate autovehicul

III. Luând în considerare motivele prezentate de contestator, documentele existente la dosarul cauzei, precum și actele normative în vigoare, se rețin următoarele:

Cauza supusă soluționării este dacă A.F.P. a stabilit în mod legal în sarcina domnului X, taxa pe poluare în suma de ... lei prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.... din data de 28.12.2009.

În fapt

Domnul X a achiziționat un autovehicul marca ... pentru care, în vederea efectuării primei înmatriculări în România, a depus o cerere de calcul al taxei pe poluare la Administrația Finanțelor Publice, înregistrată sub nr.... din data de 28.12.2009.

Urmare a solicitării de calculare a taxei pe poluare și în temeiul prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr.50/2008 privind instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, A.F.P. a calculat și a emis pentru persoana fizică în cauză, Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru

autovehicule nr.../28.12.2009 pentru suma de ... lei, luand in considerare elementele inscrise in cartea de identitate a autovehiculului.

Domnul X contesta decizia de calcul al taxei pe poluare, motivand ca, potrivit normelor europene, este ilegala taxarea pentru o masina care a beneficiat de o prima inmatriculare in spatiul comunitar, considerand ca aplicarea OUG nr.50/2008 creeaza un regim fiscal discriminatoriu pentru cumparatorii de masini second-hand din spatiul comunitar, nerespectandu-se prevederile legislatiei europene, prioritara legislatiei interne.

Petentul mai precizeaza si faptul ca prevederile legislatiei românești, respectiv OUG nr.218/2008 privind modificarea OUG nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, conform căroră taxa de poluare se suspendă pentru anumite autovehicule, însă crește pentru anumite mașini de ocazie provenite din alte state membre, duce la discriminarea acestor mașini de ocazie, protejând industria națională a autovehiculelor noi.

De asemenea petentul mai remarcă un alt tip de discriminare, respectiv între persoanele care au solicitat înmatricularea autoturismelor anterior datei de 01.07.2008 și cele care înmatriculează autoturisme ulterior, doar acestea din urmă plătind taxa pe poluare, deși este evident că poluează și autoturismele primei categorii de persoane.

Contestatorul solicita admiterea contestatiei si restituirea sumei de ... lei reprezentand taxa pe poluare pentru autovehicule achitata in data de 30.12.2009 cu chitanta seria ... nr.....

În drept

In ceea ce priveste legalitatea calcularii taxei pe poluare si emiterii deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule, retinem urmatoarele prevederi legislative:

Constitutia Romaniei din 1991, republicata in 2003, facand referire la *delegarea legislativa acordata Guvernului* prevede la **art.115 alin.(4)** urmatoarele:

“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.”

In baza prevederilor art.115 alin.(4) din Constitutia Romaniei, Guvernul Romaniei a adoptat Ordonanta de urgenta a Guvernului nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, motivatia emiterii acesteia, asa cum reiese din cuprinsul ei, fiind:

“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 (...)”, iar art.1 prevede ca ordonanta “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 Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării programelor și proiectelor pentru protecția mediului.”

Referitor la autovehiculele care intra sub incidenta taxei pe poluare art.3 alin.(1) din OUG nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare prevede urmatoarele: „Intra sub incidenta taxei autovehiculele din categoriile M1 - M3 și N1 - N3, astfel cum sunt acestea definite în RNTR2.”, iar art.1 din HG nr. 686/2008 privind aprobarea normelor metodologice de aplicare a OUG nr. 50/2008 stipuleaza:

“(1) Taxa pe poluare pentru autovehicule, denumită în continuare taxă, reglementată de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei de poluare pentru autovehicule, denumită în continuare ordonanță, **se aplica autovehiculelor din categoriile M1 - M3 si N1 - N3, autovehicule in cazul carora in rubrica 1 "Categoria" din cartea de identitate a vehiculului este inscris unul dintre codurile: M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1, N1G, N2G, N3 sau N3G.**”

Referitor la momentul in care ia nastere obligatia de plata a taxei pe poluare, art.4 din aceeași ordonanța de urgența stipuleaza:

“Obligatia de plata a taxei intervine:

a) cu ocazia primei inmatriculari a unui autovehicul în Romania;

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

*Referitor la prima inmatriculare a unui autovehicul in Romania Ordinul nr.211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din Romania - RNTR 2 - definește în cadrul anexei nr.1 **prima inmatriculare in Romania ca fiind “inmatricularea pentru prima data in Romania a unor vehicule rutiere utilizate, care au mai fost inmatriculate anterior în alta țară”.***

Referitor la calcularea taxei pe poluare art.5 din OUG nr.50/2008 face următoarele precizări:

“(2) Pentru stabilirea taxei, persoana fizică sau persoana juridică, denumite în continuare contribuabil, care intenționează să efectueze înmatricularea autovehiculului va depune documentele din care rezultă elementele de calcul al taxei, prevăzute în normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență.

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

HG nr.686/2008 privind aprobarea normelor metodologice de aplicare a OUG nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, prevede la art.3 alin.(2) următoarele:

„In vederea calculării taxei de către autoritatea fiscală, persoana fizică sau persoana juridică în numele căreia se efectuează înmatricularea, denumite în continuare contribuabili, trebuie să prezinte, în copie și în original, următoarele documente:

a) cartea de identitate a vehiculului; și

b) în cazul autovehiculelor rulate achiziționate din alte țări, un document din care să rezulte data primei înmatriculari a acestora, și, după caz, declarația pe propria răspundere prevăzută la art. 5 alin. (4), precum

si rezultatul expertizei tehnice efectuate de Regia Autonoma "Registrul Auto Roman" ori rezultatul evaluarii individuale efectuate potrivit art. 5 alin. (20)."

Referitor la determinarea sumei de plata reprezentand taxa pe poluare, art.6 din OUG nr.50/2008 precizeaza:

"(1) Suma de plata reprezentand taxa se calculeaza pe baza elementelor prevazute în anexele nr. 1 - 4, după cum urmează:

a) pentru autovehiculele din categoria M1, cu norma de poluare Euro 3, Euro 4, Euro 5 sau Euro 6:

1. pentru autovehiculele cu norma de poluare Euro 4 sau Euro 3, taxa se calculează pe baza emisiilor de dioxid de carbon (CO2) și a taxei specifice exprimate în euro/1 gram CO2, prevăzute în anexa nr. 1, și a normei de poluare și a taxei specifice exprimate în euro/1 cmc, prevăzute în anexa nr. 2, și a cotei de reducere a taxei, prevăzută în coloana 2 din anexa nr. 4, după formula:

$$\text{Suma de plată} = \left[\frac{A \times B \times 30}{100} + \frac{C \times D \times 70}{100} \right] \times \frac{100 - E}{100}$$

unde:

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

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

C = cilindree (capacitatea cilindrică);

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

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

(...)"

*In ceea ce priveste prevederile comunitare invocate de petent in sustinerea contestatiei, se retine ca art.148 alin.(2) 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 cu prevederile **art.I-14**, conform caruia mediul face parte din categoria domeniilor de competenta partajata ale Uniunii Europene cu statele membre, si ale **art.I-33** din Legea nr.157/2005 pentru ratificarea Tratatului privind aderarea Romaniei la UE „**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.**”*

Fata de motivele de fapt si de drept invocate mai sus, retinem urmatoarele:

Legile-cadru emise de Uniunea Europeana sunt obligatorii pentru statele membre numai in privinta rezultatului, autoritatile nationale avand competenta de a alege forma si mijloacele necesare obtinerii rezultatului.

Din jurisprudenta Curtii de Justitie a Comunitatilor Europene rezulta ca prin instituirea unei taxe pe poluare pentru autovehiculele achizitionate dintr-un stat membru si inmatriculate pentru prima data in Romania nu se incalca tratatul de aderare la UE, iar prin caracterul ei fiscal taxa intra in regimul intern de impozitare, domeniu rezervat exercitarii prerogativelor suverane ale statelor

membre. Mai mult, domeniul mediului, in scopul caruia este instituita taxa pe poluare, face parte din domeniile de competenta partajata ale UE cu statele membre.

Referitor la caracterul discriminatoriu al taxei invocat de petent, precizam ca nivelul taxei pentru un autoturism fabricat in Romania si neinmatriculat este acelasi si pentru un autoturism produs in oricare alt stat membru, in conditia existentei acelasii specificatii tehnice.

De asemenea, conform HG nr.686/2008 nivelul taxei este determinat de norma de poluare corelata cu vechimea, rulajul mediu anual, starea generala standard si dotare si reprezinta reflectarea in plan fiscal a principiului unanim acceptat la nivelul UE „poluatorul plateste”.

Instituirea taxei pe poluare s-a realizat, asa cum se motiveaza in cuprinsul OUG nr.50/2008, in scopul asigurarii protectiei mediului si incadrarii in prevederile legislatiei comunitare din domeniu, fondurile acumulate urmand a fi folosite cu destinatia strict stabilita prin ordonanta.

Taxa pe poluare pentru autovehicule se aplica, printre altele, si cu ocazia primei inmatriculari in Romania pentru autovehiculele din categoria M1, cod inscris in cartea de identitate a vehiculului in rubrica 1 „Categoria”.

Potrivit cartii de identitate a vehiculului, autovehiculul marca ..., proprietate a domnului X, achizitionat de la domnul Y din sat ..., județul ... si supus primei inmatriculari in Romania, face parte din categoria M1, categorie de autovehicule care intra sub incidenta taxei pe poluare reglementata de OUG nr. 50/2008.

Fata de cele expuse mai sus se retine ca instituirea taxei pe poluare reprezinta optiunea legiuitorului roman, iar organele fiscale sunt obligate sa respecte prevederile art.13 din O.G. nr.92/2003 republicata, cu modificarile si completarile ulterioare, conform caruia:

“Interpretarea reglementărilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege.”

Avand in vedere cele mentionate, retinem ca A.F.P. in mod legal a emis Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.../28.12.2009 prin care a stabilit in sarcina domnului X o taxa de plata de ... lei, pentru autovehiculul marca ..., **urmand a se respinge ca neintemeiata** contestatia petentului pentru suma de ... lei reprezentand taxa pe poluare pentru autovehicule.

Pentru considerentele aratate in continutul deciziei, în temeiul prevederilor art.210, art.216 alin.(1) si art.218 din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, se

DECIDE:

Respingerea ca neintemeiata a contestatiei formulate de **domnul X** impotriva **Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.... din 28.12.2009** emisa de Administratia Finantelor Publice, pentru suma de ... lei.

Decizia de solutionare a contestatiei poate fi atacata la Tribunal, conform art. 10 alin. (1) din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare, în termen de 6 luni de la data comunicării acesteia, conform prevederilor legale.

Director coordonator,