

## **DECIZIA NR.**

privind soluționarea contestației formulată de **dl. X** înregistrată la Administrația  
Finanțelor Publice a Municipiului ...sub nr.

Serviciul Soluționare Contestații din cadrul Direcției Generale a Finanțelor Publice, a fost sesizat de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului ..., prin adresa nr. ..., înregistrată la D.G.F.P. sub nr. , asupra contestației formulată de **dl. X**, cu domiciliul în ..., str. , bl., sc., et., ap., jud....

Obiectul contestației îl reprezintă suma de **lei** stabilită prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr., emisă de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului ....

Contestația este depusă în termenul legal prevăzut de art.207 (1) din O.G. nr.92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Constatând că, în speță, sunt îndeplinite dispozițiile art.205 și a art.209 din O.G. nr.92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Direcția Generală a Finanțelor Publice prin Serviciul Soluționare Contestații, este legal investită să soluționeze contestația formulată.

**I.** Prin contestația formulată dl. X se îndreaptă împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. pe care o consideră ca fiind nelegală, solicitând în baza art.117 alin.(1) pct.d) din Codul de procedură fiscală raportat la art.11 din Constituția României și art.110 din Tratatul de înființare a Comunității Europene, anularea acesteia.

Contestatorul arată că, în anul 2006 a cumpărat un autoturism folosit marca Volkswagen, tipul Passat Variant, înmatriculat pentru prima dată în Italia în 14.12.2001, seria sașiu nr...., care a fost importat apoi în România.

Contestatorul susține că pentru înmatricularea acestuia în scopul circulației pe drumurile publice, este nevoit, conform prevederilor art.7 lit.j) din Ordinul nr. 1501/13.11.2006 al Ministerului Administrației și Internelor, să achite taxa pe poluare pentru acest autovehicul, taxă ce îi este percepută în mod eronat, prin aplicarea greșită a legii.

Dl. X arată că art.11 din Constituția României prevede supremația legislației Comunității Europene față de reglementările interne, legislație care are prioritate față de dispozițiile contrare din legile interne, iar din 1 ianuarie 2007 România devenind stat membru al Comunității Europene s-a obligat conform Constituției României să respecte reglementările Comunității Europene.

Or, art.110 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, vechiul art. 90 din Tratatul de instituire a Comunității Europene modificat prin intrarea în vigoare a Tratatului de la Lisabona prevede că: „Nici un Stat membru nu poate să impună, în mod direct sau indirect, asupra produselor altor State Membre impozite interne de orice natură în plus față de cele impuse direct sau indirect asupra produselor interne similare.

Mai mult, nici un Stat Membru nu poate să impună asupra produselor altor State Membre impozite interne de natură să acorde protecție indirectă altor produse.”

Astfel, contestatorul susține că articolul 110 CE trebuie interpretat în sensul că se opune instituirii unei taxe prezentând caracteristicile taxei pe poluare, instituite prin O.U.G. nr.50/2008, datorită faptului că această taxă se aplică la achiziționarea de autovehicule second-hand, provenind din alte state membre decât statul român, dar nu și la achiziționarea de autovehicule de ocazie deja înmatriculate pe teritoriul național. Contestatorul susține că această taxă reprezintă un impozit intern asupra bunurilor provenind din state membre, fiind instituită astfel în scopul de a proteja parcul auto național, taxa fiind contrară paragrafului II al acestui articol.

DI. X precizează faptul că, după cum a statuat deja Curtea Europeană de Justiție de la Luxemburg, art.90 CE reprezintă în cadrul Tratatului CE o completare a dispozițiilor privind suprimarea taxelor vamale și a taxelor cu efect echivalent.

De asemenea, arată că această dispoziție are ca obiectiv asigurarea liberei circulații a mărfurilor între statele membre, în condiții normale de concurență, prin eliminarea oricărei forme de protecție care poate decurge din aplicarea de impozite interne discriminatorii față de produsele provenind din alte state membre (Hotărârile din 15 iunie 2006 Air Liquide Industries Belgium, C-3 93/04 și C-41/05, încă nepublicată în Recueil, punctul 55, precum și Nâdasdi et Nemeth).

Totodată, contestatorul arată că, în materie de impozitare a autovehiculelor de ocazie importate, Curtea a considerat că articolul 110 CE vizează garantarea neutralității depline a impozitelor interne cu privire la concurența dintre produsele care se află deja pe piață internă și produsele din import (a se vedea hotărârile din 29 aprilie 2004, Weigel, C-387/01, Rec.p.1-4981, punctul 66 precum și Nâdasdi et Nemeth, punctul 46).

Contestatorul precizează că, conform unei jurisprudențe constante, se încalcă art.110 primul paragraf CE atunci când impozitul asupra produsului de import și cel asupra produsului național similar sunt calculate diferit și după metode diferite, care conduc, fie chiar și în cazuri limitate, la un impozit superior asupra produsului de import (hotărârea Weigel, punctul 67), astfel în aplicarea respectivei dispoziții, accizele asupra produselor provenind din alte state membre nu pot fi superioare celor aplicate produselor naționale similare.

DI. X arată că din jurisprudența Curții Europene de Justiție rezultă că un sistem de taxare nu poate fi considerat compatibil cu art.90 CE, decât dacă este organizat astfel încât să excludă orice posibilitate ca produsele importate să fie supuse unor taxe mai mari decât produsele similare naționale și prin urmare, să nu producă, în nici un caz, efecte discriminatorii (Hotărârile Haahr Petroleum, punctul 34 iar din 23 octombrie 1997, Comisie/Grecia, C-375/95, Rec.p.I-5981, punctul 29).

De asemenea, contestatorul arată că „ În conformitate cu o jurisprudență constantă, interpretarea unei norme de drept comunitar făcută de Curte în exercițiul competenței pe care i-o conferă articolul 234 CE, lămurește și precizează, dacă este nevoie, semnificația și câmpul de aplicare ale acestei norme, așa cum trebuie sau ar fi trebuit să fie înțeleasă și aplicată de la intrarea sa în vigoare. Rezultă că norma astfel interpretată poate și trebuie să fie aplicată chiar raporturilor juridice născute și constituite înainte de hotărârea asupra cererii de interpretare, dacă sunt reunite și condițiile care permit – supunerea litigiului privind aplicarea normei respective instanțelor competente.”

Contestatorul anexează la dosarul cauzei: copia deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule, copia cărții de identitate.

**II.** Organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice a Municipiului ....., urmare a Cererii de calcul a taxei pe poluare pentru autovehicule nr....., și a documentelor anexate la aceasta, depuse de dl. X, au emis în baza prevederilor O.U.G.nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr., stabilind o taxă pe poluare în sumă de lei, pentru autovehiculul marca WOLKSWAGEN, Tip .../PASSAT VARIANT, Categorie auto: M1, Norma de poluare: E 3, Serie sașiu:... , Nr.omologare: ..., Nr. identificare:..., An fabricație: 2002, Serie carte auto:..., Capacitate cilindrică: 1896, Data primei înmatriculări: 14.12.2001.

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

**Cauza supusă soluționării Direcției Generale a Finanțelor Publice ...prin Serviciul Soluționare Contestații este dacă organele fiscale legal au stabilit prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr....., taxa pe poluare în sumă de lei, în condițiile în care motivațiile contestatorului nu sunt de natură să modifice cuantumul taxei, iar potrivit O.U.G.nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, taxa pe poluare se datorează cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România.**

**În fapt**, prin cererea înregistrată la Administrația Finanțelor Publice a Municipiului .... sub nr. ..., dl. X a solicitat calcularea taxei pe poluare în vederea înmatriculării în România a unui autovehicul marca WOLKSWAGEN, Tip .../PASSAT VARIANT, Categorie auto: M1, Norma de poluare: E 3, Serie sașiu: ..., Nr.omologare: ..., Nr. identificare: ....., An fabricație: 2002, Serie carte auto: ..., Capacitate cilindrică: 1896, Data primei înmatriculări: 14.12.2001, anexând la cerere documentele necesare efectuării calculului.

Organele fiscale, având în vedere elementele de calcul prevăzute de O.U.G. nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, au emis Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr....prin care au stabilit suma de lei reprezentând taxa pe poluare. Taxa pe poluare a fost stabilită conform elementelor de taxare în vigoare la data solicitării calculării taxei.

Din documentele anexate la dosarul cauzei cât și din cuprinsul contestației formulate nu se reține că dl. X a achitat contravaloarea taxei pe poluare pentru autovehiculul în cauză.

**În drept**, sunt incidente prevederile [O.U.G nr. 50/2008](#) pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, care precizează:

[„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 și se gestionează de Administrația Fondului pentru Mediu.

(2) Din sumele colectate potrivit prezentei ordonanțe de urgență se finanțează programe și proiecte pentru protecția mediului.

#### ART. 2

În înțelesul prezentei ordonanțe de urgență, următoarele expresii semnifică:

[...]

b) RNTR2 - Reglementările privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea, aprobate prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 275 din 18 aprilie 2003, cu modificările și completările ulterioare;

[...]

#### ART. 3

(1) Intră sub incidența taxei autovehiculele din categoriile M(1)-M(3) și N(1)-N(3), astfel cum sunt acestea definite în RNTR2.

#### ART. 4

Obligația 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.

c) la reintroducerea în parcul național a unui autoturism, în cazul în care, la momentul scoaterii sale din parcul național, i s-a restituit ultimului proprietar valoarea reziduală a taxei, în conformitate cu prevederile art. 8.

#### ART. 5

(1) Taxa se calculează de autoritatea fiscală competentă.

(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 dovada dobândirii autovehiculului, precum și 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.

(4) Taxa se plătește de către contribuabil într-un cont distinct deschis la unitățile Trezoreriei Statului pe numele Administrației Fondului pentru Mediu.

(5) Dovada plății taxei va fi prezentată cu ocazia înmatriculării autovehiculului aflat în una dintre situațiile prevăzute la art. 4.

#### ART. 6

(1) Suma de plată reprezentând taxa se calculează pe baza elementelor prevăzute în anexele nr. 1-4, după cum urmează:

a) pentru autovehiculele din categoria M(1), cu norma de poluare Euro 3, Euro 4, Euro 5 sau Euro 6:

1. pentru autovehiculele cu norma de poluare Euro 5, Euro 4 sau Euro 3, taxa se calculează pe baza emisiilor de dioxid de carbon [CO(2)] și a taxei specifice exprimate în euro/1 gram CO(2), 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:

$$\text{Suma de plată} = [(A \times B \times 30\%) + (C \times D \times 70\%)] \times (100 - E)\%$$

unde:

A = valoarea combinată a emisiilor de CO(2), exprimată în grame/km;

B = taxa specifică, exprimată în euro/1 gram CO(2), prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 1;

C = cilindree (capacitatea cilindrică);

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

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

[...]

(2) Norma de poluare Euro și valoarea emisiei de CO(2), la care se face referire la alin. (1), sunt cele menționate de Regia Autonomă "Registrul Auto Român" în cartea de identitate a vehiculului, în conformitate cu prevederile normelor metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență. Pentru autovehiculele care nu dețin omologare europeană de tip a întregului vehicul, aceste elemente se determină în conformitate cu reglementările în vigoare.

(3) 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 prezentei ordonanțe de urgență."

Se reține că regimul taxei pe poluare pentru autovehicule a intrat în vigoare la data de 1 iulie 2008, conform art.14 din O.U.G.nr.50/2008, act normativ care stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, taxă cu destinația de venit la bugetul Fondului pentru mediu, gestionată de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării Programelor și proiectelor pentru protecția mediului, reprezentând opțiunea legiuitorului național, urmare a abrogării art.214<sup>^</sup>1-214<sup>^</sup>3 din Legea nr.571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare.

Prin urmare, câtă vreme legislația fiscală prevede în mod expres plata taxei pe poluare cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România, această taxă este legal datorată.

Prin contestația formulată, dl. X nu contestă modul de calcul al taxei pe poluare pentru vehiculul în cauză, ci nelegalitatea Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. ... emisă în baza O.U.G.nr.50/2008 precum și

nerespectarea prevederilor art.110 (fost art. 90 TCE) primul paragraf din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

În ceea ce privește prevederile comunitare invocate de contestator în susținerea cauzei, se reține că art.148 din Constituția României instituie supremația tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, față de dispozițiile contrare din legile interne, „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.”

Rezultă că legile cadru sunt obligatorii pentru statele membre numai în privința rezultatului, autoritățile naționale având competența de a alege forma și mijloacele prin care se asigură obținerea rezultatului.

Potrivit art.110 (fost articolul 90 TCE) primul paragraf din Tratatul privind funcționarea 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.”

Astfel, dispozițiile art.110 (fost articolul 90 TCE) primul paragraf din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene au în vedere reglementarea unor limitări a statelor de a introduce pentru produse comunitare impozite mai mari decât pentru produsele interne, însă Tratatul Comunității Europene, cât și alte acte adoptate la nivel european, cum ar fi Directiva a șasea, respectiv Directiva 77/388/CE, nu interzic perceperea unei taxe, precum taxa pe poluare pentru autovehicule.

Potrivit art.33 din Directiva 77/388/CE se prevede: „ *Fără a aduce atingere altor dispoziții comunitare, dispozițiile prezentei directive nu împiedică nici un stat membru să mențină sau să introducă impozite pe contractele de asigurări, pe pariuri și jocuri de noroc, accize și taxe de timbru și, în general orice impozite și taxe care nu pot fi caracterizate ca impozite pe cifra de afaceri.*”

Mai mult, din jurisprudența constantă a Curții de Justiție a Comunității Europene a rezultat că tratatul nu este încălcat prin instituirea unei taxe pe poluare în momentul primei înmatriculări a unui autovehicul pe teritoriul unui stat membru, iar prin caracterul ei fiscal taxa intră în regimul intern de impozitare, domeniu rezervat exercitării prerogativelor suverane ale statelor membre.

Tot jurisprudența Curții a stabilit că art.90 primul paragraf din Tratat este încălcat numai atunci când cuantumul taxei pe poluare, este calculat fără luarea în calcul a deprecierei reale a vehiculului, excede cuantumul taxei reziduale încorporate în valoarea vehiculelor de ocazie similare deja înmatriculate pe teritoriul național (pct.29 Hotărârea din 18.01.2007 Brzezinski, C-313/05, pct.26 Hotărârea din 20.09.2007, Comisia/Grecia, C-74/06).

Astfel, actul normativ în discuție, respectiv [O.U.G 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. Sistemul de taxare stabilit prin O.U.G.nr.50/2008 este suficient de precis în ceea ce privește criteriile legate de calculul deprecierei autoturismelor care se înmatriculează prima dată în România (emisia de CO2, capacitatea cilindrică, etc.) aceste elemente fiind

considerate în jurisprudența Curții Europene de Justiție drept criterii obiective ce pot fi folosite într-un sistem de taxare bazat pe o grilă de impozitare (cauza Nâdasdi, C-290/2005).

De asemenea, taxa aplicată produsului provenind din alte țări membre și cea aplicată produsului național similar este calculată după aceeași formulă de calcul, având în vedere criterii obiective precum emisiile de CO<sub>2</sub>, capacitatea cilindrică, vechimea sau rulajul autovehiculului, fără a conduce la o impozitare superioară a produsului importat față de produsele naționale și fără a avea efect discriminatoriu.

Totodată, din cuprinsul art.3 alin.(1) din O.U.G.nr.50/2008, rezultă că taxa pe poluare se aplică tuturor autoturismelor, indiferent dacă ele provin dintr-un stat membru al Uniunii sau de pe piața internă, fiind excluse din sfera de aplicare a acesteia autoturismele prevăzute la art.3 alin.(2) din ordonanță, însă pe baza unor criterii ce privesc destinația lor și nu proveniența.

Față de cele de mai sus, se reține că taxa pe poluare reglementată de O.U.G.nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, nu poate fi caracterizată ca fiind contrară art.110 (fost art.90 TCE) primul paragraf din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și se poate așadar concluziona că O.U.G.nr.50/2008 respectă exigențele de compatibilitate cu art.110 (fost art.90 TCE) primul paragraf din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

În consecință, afirmațiile contestatorului precum că, taxa pe poluare stabilită prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. ... în baza prevederilor O.U.G.nr.50/2008 este nelegală, discriminatorie și contrară cu prevederile art.110 (fost art.90 TCE) primul paragraf din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, nu pot fi reținute în soluționarea favorabilă a contestației întrucât O.U.G.nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, 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, în considerarea faptului că aceste elemente vizează interesul public și constituie situații de urgență și extraordinare, a căror reglementare nu poate fi amânată.”

Scopul acestui act normativ, respectiv O.U.G.nr.50/2008 este acela de a asigura respectarea dispozițiilor legii cadru europene, respectiv Tratatul de instituire a Comunității Europene, cu privire la îmbunătățirea calității aerului și încadrarea poluării în valorile limită, în conformitate cu dispozițiile art.I-33 din Tratatul de aderarea României la U.E. ratificat prin Legea nr.157/2005, sumele colectate din perceperea acestei taxe fiind destinate finanțării programelor și proiectelor pentru protecția mediului.

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 neconstituțională a dispozițiilor O.U.G. nr.50/2008.

Mai mult, în speță, taxa pe poluare a fost stabilită ca urmare a solicitării contestatorului care prin cererea nr. ... depusă la organul fiscal a solicitat calculul taxei pe poluare în vederea primei înmatriculări în România pentru autovehiculul marca WOLKSWAGEN PASSAT VARIANT.

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 taxa reprezintă opțiunea legiuitorului național, iar organele fiscale sunt obligate să respecte prevederile art.13 din O.G. nr.92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, conform cărora „Interpretarea reglementărilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege”, motiv pentru care contestația dl. X, va fi respinsă ca neîntemeiată pentru suma de lei reprezentând taxa pe poluare stabilită de organele fiscale în mod legal prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.....

Față de cele reținute, în temeiul prevederilor legale invocate în conținutul deciziei, precum și în baza art. 216 alin.(1) din O.G.nr.92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, se:

## **DECIDE**

**Respingerea ca neîntemeiată** a contestației formulată de dl. X, pentru suma de lei reprezentând taxa pe poluare pentru autovehicule stabilită prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. ..., emisă de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului ....

Prezenta decizie este definitivă în sistemul căilor administrative de atac și poate fi atacată, conform procedurii legale la Tribunalul ....., în termen de 6 luni de la comunicare.

DIRECTOR EXECUTIV,