

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

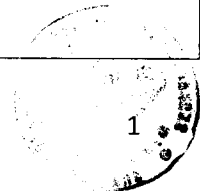
Titlul prezentului act normativ

Lege privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii prezentului act normativ

1. Descrierea situației actuale	<p>În vederea atingerii unor standarde cât mai ridicate în ceea ce privește protecția mediului, România, prin instituțiile sale, și-a intensificat eforturile de reducere a poluării, atât prin finanțarea unor programe și proiecte de protecție a mediului cât și prin sancționarea poluatorilor. Acest lucru vine în concordanță cu tendințele europene în domeniu, concretizate prin diferite programe, prin care se încearcă demararea sau continuarea eforturilor susținute ale membrilor Uniunii Europene pentru atingerea interesului comun și anume – un mediu mai curat. În acest context, sarcina reducerii emisiilor provenind de la autovehicule trebuie abordată în cadrul unei strategii globale, iar eforturile instituțiilor statului trebuie îndreptate, nu doar către operatorii economici în domeniu, ci și către consumatorii de astfel de bunuri care generează emisii au impact asupra mediului.</p> <p>Utilizarea autovehiculelor poluante are impact negativ asupra mediului, manifestat prin: degajarea în atmosferă a unor mari cantități de gaze toxice și cu efect de seră - emisiile de monoxid de carbon, oxizi de azot (care contribuie la formarea ploilor acide), dioxid de carbon (principala cauză a intensificării gazelor cu efect de seră), plumb, benzen, ozon troposferic, acestea afectând sănătatea umană; deversarea în sol și apă a produselor petroliere, a altor deșeuri lichide; poluarea fonică supranormativă, în special în mediul urban, ceea ce provoacă pe lângă disconfort, agravarea bolilor psihice; ocuparea unor suprafețe semnificative de terenuri din intravilan pentru parcări și parcaje, de regulă din contul spațiilor verzi și așa insuficiente, a trotuarelor, a altor spații; generarea unor cantități considerabile de deșeuri solide (deșeuri de feroase și neferoase, de plastic, de cauciuc, de sticlă) și lichide (uleiuri, emulsii, carburanți), atât în timpul cât și după terminarea ciclului lor de viață, fiind necesar ca gestionarea deșeurilor rezultate să se realizeze în conformitate cu normele comunitare.</p> <p>Ținând cont de nivelul crescând al poluării, inclusiv prin emisiile provenite de la autovehicule, necesitatea luării unor măsuri de reducere a fenomenului a luat, în ultimii ani, forma unei nevoi globale iminente. În abordarea problemei poluării provenite de la sursele mobile Statul Român și-a îndreptat atenția și către utilizatorii finali ai industriei auto, găsind, prin instituirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, o modalitate de descurajare a utilizării autovehiculelor, completată cu încurajarea folosirii autovehiculelor „prietenose” cu mediul.</p>
---------------------------------	--



	<p>La nivelul legislației comunitare a fost adoptată Directiva nr. 33/2009/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, transpusă în legislația națională prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 40/2011 prin care se promovează vehiculele de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.</p> <p>În efortul concertat al Statului Român de diminuare a poluării și de asigurare a sprijinului financiar pentru populație în sensul sprijinirii achiziționării de autovehicule noi, mai performante și „prietenoase” cu mediul, se înscrie și programul care se desfășoară anual, începând cu 2005, pentru înnoirea parcului auto național, mai cunoscut sub denumirea populară de <i>Programul Rabla</i>. În cadrul acestuia Administrația Fondului pentru Mediu a finanțat, în perioada 2005-2011 casarea unui număr de 333.866 de autovehicule uzate, și achiziția unui număr de peste 170.000 autovehicule noi, mai performante din punct de vedere tehnic, având un grad ridicat de siguranță în exploatare și implicit, adaptate noilor norme anti-poluare introduse la nivel comunitar. Alte categorii de proiecte și programe pentru protecția mediului finanțate din taxa pentru emisiile provenite de la sursele mobile sunt: împădurirea terenurilor degradate, reconstrucția ecologică și gospodărirea durabilă a pădurilor; Programul național de îmbunătățire a calității mediului prin realizarea de spații verzi în localități; reducerea impactului asupra atmosferei, apei și solului, inclusiv monitorizarea calității aerului; creșterea producției de energie din surse regenerabile; instalarea sistemelor de încălzire care utilizează energie regenerabilă, inclusiv înlocuirea sau completarea sistemelor clasice de încălzire; Programul vizând protecția resurselor de apă, sisteme integrate de alimentare cu apă, stații de tratare, canalizare și stații de epurare; Programul de stimulare a înnoirii Parcului național de tractoare și mașini agricole autopropulsate.</p> <p>Prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 a fost instituită taxa pe poluare pentru autovehicule, care prevede obligația plății taxei cu prilejul înmatriculării în România a autovehiculului, indiferent de proveniență și de faptul că este nou sau rulat. Taxa a suferit mai multe modificări, într-un final fiind cenzurată de Curtea de Justiție a Uniunii Europene care a statuat, în Cauza C-402/09 Tatu, că regimul de impozitare prevăzut de O.U.G. nr. 50/2008 nu instituie o discriminare directă, dar un impozit intern astfel cum este reglementat prin O.U.G. nr. 50/2008, poate fi indirect discriminatoriu din cauza efectelor sale, descurajând importurile de autovehicule.</p> <p>Pentru a remedia actuala situație, se impune instituirea unei taxe de mediu, care să fie aplicată oricărui autovehicul poluant pus în circulație în România și abrogarea reglementării actuale, criticate de instanța europeană.</p>
2. Schimbări preconizate	<p>Prezenta Lege își propune continuarea strategiei de reducere a emisiilor de poluanți cu impact asupra mediului, prin aplicarea unei taxe autovehiculelor în raport cu gradul de poluare. Sumele astfel colectate se transformă într-un instrument cu efecte pozitive asupra calității mediului, în primul rând pentru că descurajează circulația autovehiculelor uzate, cu grad ridicat de poluare, și, în al doilea rând, pentru că se constituie venit la bugetul Fondului pentru Mediu. Cu atât mai mult această taxă își atinge finalitatea prin faptul că sumele</p>

colectate sunt destinate în exclusivitate finanțării proiectelor și programelor pentru protecția mediului. Așadar taxa aplicată în baza prezentului proiect de Lege nu se restrânge la proiectele și programele privitoare la poluante, ci își găsește finalitatea într-o arie mult mai largă ce vizează îmbunătățirea factorilor de mediu.

Prezenta Lege propune instituirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehiculele existente sau care intră în Parcul auto național și de asemenea aplicarea echitabilă a acesteia prin acordarea posibilității solicitării restituirii diferenței dintre valoarea taxei calculată conform noilor prevederi și cuantumul taxei plătite.

În acest mod, dând eficiență deplină principiului “*poluatorul plătește*”, taxa pentru emisiile provenite de la autovehicule va fi plătită, o singură dată, de către toți cei care achiziționează autovehicule și le înmatriculează și de către cei care au achiziționat, dar pentru care nu a fost achitată taxa specială pentru autoturisme și autovehicule sau taxa pe poluare.

Modalitatea de calcul a taxei provenite de la autovehicule este unitară pentru toate situațiile în care aceasta se achită. Ea va fi calculată în mod identic, indiferent că dacă va fi achitată la momentul primei înmatriculări în România (fără distincție între un autovehicul produs în țară sau străinătate ori dacă este nou sau vechi) sau la momentul primei transcrieri a dreptului de proprietate a autovehiculelor care se înstrăinează după data intrării în vigoare a prezentei legi și pentru care nu s-a achitat taxa specială pentru autoturisme și autovehicule sau taxa pe poluare pentru autovehicule.

Taxa se calculează pe baza unor criterii obiective (tipul motorizării, capacitatea cilindrică, emisia de CO₂ și norma de poluare), luându-se în considerare și deprecierea autoturismului, conform coeficienților descriși în Anexa nr.4 la prezentul proiect de Lege. Astfel, pentru condiții identice, taxa pentru emisiile provenite de la autovehicule va avea același cuantum, indiferent că este vorba de un autovehicul second-hand, care se înmatriculează pentru prima dată în România, sau un autovehicul second-hand înmatriculat în România și pentru care se transcrie dreptul de proprietate, dar pentru care nu s-a achitat taxa specială pentru autoturisme și autovehicule sau taxa pe poluare pentru autovehicule.

După cum se observă, proiectul de act normativ își propune, prin taxarea corectă a gradului de poluare, să descurajeze folosirea autovehiculelor vechi care influențează în mod negativ evoluția factorilor de mediu și totodată să încurajeze folosirea surselor mobile „prietenoase” cu mediul.

Acest demers ține cont și de funcționarea în România a unei piețe auto competitive, în plină expansiune, creșterea continuă și constantă a numărului de autovehicule puse în circulație și nu în ultimul rând, de existența unui parc auto îmbătrânit fizic și moral, generator de poluare și cu efect de producere a accidentelor rutiere cu consecințe dintre cele mai grave.

Având în vedere că și autovehiculele înmatriculate pentru prima dată în România în perioada 1 ianuarie 2007 – 1 iulie 2008 au fost supuse unei sarcini fiscale similare, respectiv la prima înmatriculare a acestora a fost achitată *taxa*

specială pentru autoturisme și autovehicule în temeiul art. 214¹-214³ din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, pentru acestea nu se va achita taxa pe poluare la prima transcriere a dreptului de proprietate după data intrării în vigoare a prezentei legi.

Totodată, propunem introducerea unei metode de calcul care să permită taxarea corectă și reală a poluatorilor, bazată pe cantitatea de emisii cu impact asupra mediului produsă de aceștia, ajungându-se astfel la reducerea taxei cu circa 30% față de situația actuală.

Necesitatea emiterii actului normativ rezidă în nevoia eliminării și reducerii nivelului de afectare a mediului produsă de la cel mai important și agresiv factor de poluare cu emisii cu efect de seră și anume sursa mobilă.

Totodată, deși în acest moment nu există o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor prevăzute de art. 110 TFUE declanșată de Comisia Europeană, aceasta poate lua decizia de a declanșa o astfel de acțiune invocând incompatibilitatea O.U.G. 50/2008 cu art. 110 TFUE, având în vedere Hotărârea Curții de Justiție în cauza Tatu. În vederea preîntâmpinării unei astfel de posibilități iminente, se impune abrogarea acestui act normativ și instituirea unei taxe de mediu care să descurajeze poluarea produsă de autovehicule, respectând totodată exigențele instanței europene.

3. Alte informații Nu au fost identificate.

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al prezentului act normativ

1. Impactul macroeconomic	Actul normativ nu se referă la acest subiect.
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Actul normativ nu se referă la acest subiect.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Actul normativ nu se referă la acest subiect.
3. Impactul social	Actul normativ nu se referă la acest subiect.
4. Impactul asupra mediului	Din sumele colectate cu titlu de taxă pentru emisiile poluante provenind de la autovehicule se finanțează proiecte și programe pentru protecția mediului, în baza Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 196/2005 privind Fondul pentru mediu, după cum urmează: a) reducerea impactului asupra atmosferei, apei și solului, inclusiv monitorizarea calității aerului; b) reducerea nivelului de zgomot; c) gestionarea deșeurilor, inclusiv a deșeurilor periculoase; d) protecția resurselor de apă, sisteme integrate de alimentare cu apă, stații de tratare, canalizare și stații de epurare; e) gospodărirea integrată a zonei costiere; f) conservarea biodiversității și administrarea ariilor naturale protejate;

- g) împădurirea terenurilor degradate, reconstrucția ecologică și gospodărirea durabilă a pădurilor;
- h) educația și conștientizarea publicului privind protecția mediului;
- i) creșterea producției de energie din surse regenerabile;
- j) renaturarea terenurilor scoase din patrimoniul natural;
- k) refacerea siturilor contaminate istoric, cu excepția celor reglementate prin legi speciale;
- l) înlocuirea acoperișurilor din azbest;
- m) monitorizări, studii și cercetări în domeniul protecției mediului, pădurilor și apelor privind sarcini derivate din acorduri internaționale, directive europene sau alte reglementări naționale sau internaționale, precum și cercetare-dezvoltare în domeniul schimbărilor climatice;
- n) lucrări pentru elaborarea hărților de risc pentru bazine sau subbazine hidrografice;
- o) închiderea iazurilor de decantare din sectorul minier;
- p) lucrări destinate prevenirii, înlăturării și/sau diminuării efectelor produse de fenomenele meteorologice periculoase la lucrările de gospodărire a apelor aferente obiectivelor din domeniul public al statului, precum și pentru refacerea unor obiective importante de infrastructură rutieră și feroviară, grav afectate de alunecări de teren care pot conduce la obturarea scurgerii cursurilor de apă;
- q) instalarea sistemelor de încălzire care utilizează energie regenerabilă, inclusiv înlocuirea sau completarea sistemelor clasice de încălzire;
- r) Programul național de îmbunătățire a calității mediului prin realizarea de spații verzi în localități;
- s) Programul de stimulare a înnoirii Parcului auto național;
- t) Programul de stimulare a înnoirii Parcului național de tractoare și mașini agricole autopropulsate;
- u) Programul de realizare a pistelor pentru bicicliști;
- v) Programul de dezvoltare și optimizare a Rețelei Naționale de Monitorizare a Calității Aerului.

5. Alte informații

Nu au fost identificate.

Secțiunea a 4-a

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent și pe următorii 2 ani, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:

a) buget de stat, din acesta:

(i) impozit pe profit

(ii) impozit pe venit

b) bugete locale:

Actul normativ nu se referă la acest subiect.

<p>(i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări</p>	
<p>2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii b) bugete locale: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii</p>	<p>Actul normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale</p>	<p>Actul normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare</p>	<p>Actul normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare</p>	<p>Actul normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau a cheltuielilor bugetare</p>	<p>Actul normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>7. Alte informații</p>	<p>Bugetul Fondului pentru mediu este gestionat de Administrația Fondului pentru Mediu, instituție publică aflată în coordonarea Ministerului Mediului și Pădurilor, finanțată din venituri proprii. Veniturile constau în contribuții și taxe colectate de la poluatori, potrivit Ordonanței de urgență nr. 196/2005. Bugetul Administrației Fondului pentru Mediu este aprobat prin hotărâre a Guvernului iar veniturile și cheltuielile acestuia nu fac parte din bugetul de stat. Din acest considerent prezentăm influențele la acest punct.</p> <p>Aplicarea prevederilor prezentului act normativ va avea impact asupra bugetului Fondului pentru mediu, în sensul creșterii veniturilor prin impunerea la plată a tuturor autovehiculelor înmatriculate înainte de ianuarie 2007 și înstrăinate după data intrării în vigoare a prezentei legi, suma estimată fiind de 336.000.000 lei.</p> <p>În același timp, prin reducerea valorii taxei, cu până la 25% față de valoarea actuală, se va înregistra o</p>

diminuare a veniturilor la bugetul Fondului pentru mediu cu o sumă estimată de 240.000.000 lei.
Prin compararea celor două valori se observă că diminuarea valorii taxei nu va avea impact negativ asupra bugetului de venituri și cheltuieli al Fondului pentru mediu, aceasta fiind acoperită din venituri preconizate a se încasa.

Secțiunea a 5-a

Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare

<p>1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:</p> <p>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;</p> <p>b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.</p>	<p>a) Se abrogă Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 327 din 25 aprilie 2008, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>b) Este necesară elaborarea de norme metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentului act normativ, precum și pentru stabilirea modului de restituire a diferenței dintre cuantumul taxei calculat conform prezentului proiect de act normativ și taxa plătită conform vechilor reglementări</p>
<p>2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare</p>	<p>Actul normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare</p>	<p>Actul normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene</p>	<p>Actul normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente</p>	<p>Actul normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>6. Alte informații</p>	<p>Nu au fost identificate.</p>

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ

<p>1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate</p>	<p>În vederea elaborării prezentului act normativ au avut loc consultări cu reprezentanți ai APIA</p>
<p>2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ</p>	<p>Actul normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care</p>	<p>Actul normativ nu se referă la acest subiect.</p>

proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Actul normativ nu se referă la acest subiect.
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței; e) Curtea de Conturi.	Prezentul proiect de act normativ a fost avizat favorabil de către Consiliul Legislativ, prin avizul nr. 917/24.08.2011.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.
Secțiunea a 7-a Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea prezentului act normativ	
1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	În elaborarea proiectului a fost îndeplinită procedura stabilită prin Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, cu completările ulterioare, prin afișarea pe site-ul Ministerului Mediului și Pădurilor
2. Informarea societății civile cu privire la eventualele impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Actul normativ nu a necesitat un astfel de demers.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.
Secțiunea a 8-a Măsuri de implementare	
1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale, înființarea de noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Actul normativ nu se referă la acest subiect.
2. Alte informații	Nu este cazul.



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege anexat, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare în procedură de urgență, conform prevederilor art.76 alin.(3) din Constituția României.

PRIM-MINISTRU


EMIL BOC