

SENATUL

CAMERA DEPUTAȚILOR

LEGE

privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

ART. 1

(1) Prezenta lege stabilește cadrul legal al taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, denumită în continuare taxă.

(2) Taxa reprezintă plata datorată de către persoane fizice sau juridice pentru emisiile poluante provenite de la autovehiculele din categoriile M1 - M3 și N1 - N3.

(3) Sumele colectate cu titlu de taxă se fac venit la bugetul Fondului pentru Mediu și se gestionează de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării programelor și proiectelor pentru protecția mediului.

ART. 2

În înțelesul prezentei legi, următoarele expresii semnifică:

- a) autovehicul nou - orice autovehicul care nu a mai fost vreodată înmatriculat;
- 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;
- c) scoatere din parcul auto național – orice acțiune care are ca rezultat anularea stării de înmatriculare a autovehiculului înmatriculat, cu excepția casării și dezmembrării;
- d) autoritate fiscală competentă - autoritatea fiscală teritorială în a cărei evidență este înregistrat contribuabilul ca plătitor de impozite și taxe;
- e) contribuabil - persoana fizică, persoana juridică;
- f) autovehicul rulat – autovehiculul care a mai fost înmatriculat;

ART. 3

(1) Taxa se aplică pentru autovehiculele din categoriile M1 - M3 și N1 - N3, astfel cum sunt acestea definite în RNTR2, cu excepția:

- a) autovehiculelor aparținând misiunilor diplomatice, oficiilor consulare și membrilor acestora, precum și altor organizații și persoane străine cu statut diplomatic, care își desfășoară activitatea pe teritoriul României;
- b) autovehiculelor special modificate în scopul conducerii de către persoanele cu handicap, precum și autovehiculele special modificate în scopul preluării și transportării persoanelor cu handicap grav sau accentuat, astfel cum aceste persoane sunt definite în Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- c) autovehiculelor destinate a fi utilizate de forțele armate, forțele de securitate a statului, de poliție, de jandarmerie, de poliția de frontieră, de pompieri;

d) autovehiculelor definite conform RNTR2 destinate serviciilor de ambulanță și medicină, autovehiculele speciale echipate corespunzător pentru acordarea ajutorului de urgență, precum și autovehiculele speciale destinate serviciilor de descarcerare și stingere a incendiilor;

e) autovehiculelor a căror caroserie sau al căror șasiu a fost înlocuită/înlocuit, cu condiția ca aceste autovehicule să fi fost anterior înmatriculate pe teritoriul României;

f) autovehiculelor speciale a căror deplasare pe drumurile publice este în general limitată numai la și de la locul de muncă, ale căror motoare respectă normele privind poluarea chimică aplicabile mașinilor mobile nerutiere.

(2) Excepția prevăzută la alin. (1) lit. b) se aplică numai pentru achiziționarea unui singur autovehicul în decurs de 5 ani și atunci când autovehiculul este în proprietatea persoanei cu handicap.

(3) Modificările speciale aduse autovehiculelor se înscriu de către Regia Autonomă "Registrul Auto Român" în cartea de identitate a vehiculului.

(4) Autovehiculele dotate cu cutie de viteze care poate funcționa în regim automat nu intră în categoria celor exceptate de la plata taxei.

(5) În categoria autovehiculelor prevăzute la alin. (1) lit. d) se încadrează numai acele autovehicule dotate cu echipamente speciale necesare efectuării serviciilor de ambulanță, medicină sau stingere a incendiilor care sunt înscrise în evidența stațiilor de ambulanță, a serviciilor mobile de urgență și de reanimare, precum și a inspectoratelor pentru situații de urgență. În aceeași categorie intră și autovehiculele dotate cu echipamente speciale necesare efectuării serviciilor de ambulanță, medicină sau pentru stingerea incendiilor, deținute de operatorii economici.

ART. 4

(1) Obligația de plată a taxei intervine:

a) cu ocazia înmatriculării unui autovehicul în România;

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 8;

c) la reintroducerea în parcul auto național a unui autovehicul, în cazul în care, la momentul scoaterii sale din parcul național, i s-a restituit proprietarului plătitor valoarea reziduală a taxei, în conformitate cu prevederile art. 7.

(2) Obligația de plată a taxei intervine și cu ocazia primei transcrieri a dreptului de proprietate, în România, asupra unui autovehicul înmatriculat pe teritoriul Statului Român anterior datei de 1 ianuarie 2007.

(3) Obligația de plată a taxei intervine și în cazul autovehiculului înmatriculat pentru prima dată, în România, după 1 ianuarie 2007 care întrunește cumulativ următoarele condiții:

a) pentru el nu a fost achitată taxa specială pentru autoturisme și autovehicule sau taxa pe poluare pentru autovehicule;

b) face obiectul primei transcrieri a dreptului de proprietate, în România, după intrarea în vigoare a prezentei legi.

ART. 5

(1) Autoritatea fiscală competentă calculează cuantumul taxei, pe baza documentelor din care rezultă dovada dobândirii autovehiculului și elementele de calcul al taxei, depuse de către contribuabilul care intenționează să efectueze înmatricularea sau transcrierea dreptului de proprietate. Lista documentelor este prevăzută în normele metodologice de aplicare a prezentei legi.

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

(3) Taxa se plătește de către contribuabil într-un cont distinct deschis la unitățile Trezoreriei Statului pe numele Administrației Fondului pentru Mediu, iar dovada plății ei va fi prezentată cu ocazia înmatriculării sau transcrierii dreptului de proprietate asupra 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 - 5, 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 5, 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:

Suma de plată = [(A x B x 30%) + (C x D x 70%)] x (100 - E)%, 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 coloana 3 din anexa nr. 2;

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

2. pentru autovehiculele cu norma de poluare Euro 6 taxa se va determina pe baza formulei prevăzute la pct. 1, odată cu intrarea în vigoare a normei Euro 6 pentru înmatricularea, vânzarea și introducerea în circulație a vehiculelor noi, conform Regulamentului CE nr. 715/2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor;

b) pentru autovehiculele din categoria M1, cu norma de poluare non-Euro, Euro 1 sau Euro 2, după formula:

Suma de plată = C x D x (100 - E),

100

unde:

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;

c) formula prevăzută la lit. b) se aplică și pentru autovehiculele din categoria M1 cu norma de poluare Euro 3, Euro 4, Euro 5 sau Euro 6 care nu dețin omologare europeană de tip;

d) formula prevăzută la lit. b) se aplică și pentru autovehiculele din categoriile M2, M3, N1, N2 și N3;

(2) Norma de poluare Euro și valoarea emisiei de CO₂, 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 legi. 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 de nivelul de dotare.

(4) Cu ocazia calculului taxei pot 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, dacă persoana care solicită înmatricularea sau, după caz, transcrierea dreptului de proprietate asupra unui autovehicul rulat declară pe propria răspundere că rulajul mediu anual real al autovehiculului în cauză este mai mare decât rulajul mediu anual considerat standard pentru categoria respectivă de autovehicule, potrivit normelor metodologice de aplicare a prezentei legi. În acest caz, calculul taxei se face pe baza cotei de reducere rezultate din cota prevăzută în anexa nr. 4, majorată cu reducerea suplimentară prevăzută în anexa nr. 5. Atunci când noua cotă de reducere este mai mare de 90%, se aplică cota de reducere de 90%.

(5) Suma reprezentând taxa ce urmează a fi plătită, calculată potrivit prevederilor alin.(1), poate fi ajustată și atunci când persoana care solicită înmatricularea sau, după caz, transcrierea dreptului de proprietate asupra unui autovehicul rulat face dovada, pe baza expertizei tehnice efectuate de Regia Autonomă "Registrul Auto Român", că deprecierea autovehiculului rulat este mai mare decât cea indicată de grila prevăzută în anexa nr. 4. În acest caz, deprecierea unui autovehicul în raport cu un autovehicul considerat "standard" se calculează după formula:

$$D = (d1 \times 0,30) + (d2 \times 0,30) + (d3 \times 0,40),$$

unde:

D - deprecierea totală;

d1 - deprecierea stabilită în funcție de vechime;

d2 - deprecierea stabilită în funcție de starea generală;

d3 - deprecierea stabilită în funcție de nivelul de dotare.

Deprecierea stabilită în funcție de vechime (d1) se aplică pentru autovehiculele în cazul cărora există diferențe mai mari de un an între data primei înmatriculări și anul de fabricație înscris în cartea de identitate a vehiculului la rubrica 5 "Anul fabricației", după cum urmează:

Diferență vechime (ani)	Coeficient d1
> 1 - 2	1,01
> 2 - 3	1,02
> 3 - 4	1,03
> 4	1,04

În cazul în care persoana care solicită înmatricularea nu poate face dovada primei înmatriculări a autovehiculului, se aplică prevederile art. 6 alin. (7), coeficientul de depreciere d1 fiind 1.

Deprecierea stabilită în funcție de starea generală (d2) are în vedere alte aspecte decât cele care fac obiectul omologării și inspecției tehnice periodice, și anume aspectul exterior și interior al vehiculului, ținându-se cont de starea caroseriei, revopsirea autovehiculului, starea tapițeriei și a componentelor de bord.

Deprecierea stabilită în funcție de starea generală (d2) se determină ca produs al valorilor din tabelul de mai jos:

Aspect/Stare generală	Coeficient d2	
	Standard	Inferioară
Aspect exterior	1,0	1,05
Aspect interior	1,0	1,05

Deprecierea stabilită în funcție de nivelul de dotare (d3), respectiv pe baza dotărilor considerate drept opționale în raport cu cerințele standard impuse prin legislația privind omologarea și inspecția tehnică a autovehiculelor se determină ca produs al valorilor din tabelul de mai jos:

Dotare	Coeficient d3
Fără aer condiționat	1,05
Fără ABS	1,05
Fără airbag	1,05

Coeficientul deprecierei totale (D), calculat conform formulei prevăzute la prezentul alineat, se înmulțește cu cota de reducere a taxei din anexa nr. 4, stabilită inițial, rezultând noua cotă de reducere pentru calculul taxei. Atunci când noua cotă de reducere este mai mare de 90%, se aplică cota de reducere de 90%.

(6) Vechimea autovehiculului rulat se calculează în funcție de data primei înmatriculări a acestuia.

(7) Atunci când persoana care solicită înmatricularea sau transcrierea dreptului de proprietate asupra autovehiculului nu poate face dovada datei primei înmatriculări a autovehiculului, taxa se calculează în funcție de anul fabricației.

ART. 7

(1) Atunci când un autovehicul pentru care s-a plătit taxa în România este ulterior scos din parcul auto național, proprietarului plătitor al taxei i se restituie valoarea reziduală a acesteia, conform alin. (3).

(2) Valoarea reziduală a taxei reprezintă taxa care ar fi plătită pentru respectivul autovehicul dacă acesta ar fi înmatriculat la momentul scoaterii din parcul auto național.

(3) Restituirea se efectuează la cererea contribuabilului, în baza următoarelor documente:

a) documentul care atestă că solicitantul a fost ultimul proprietar al autovehiculului scos din parcul auto național;

b) dovada radierii din circulație a autovehiculului;

(4) Cererea de restituire se depune la autoritatea fiscală competentă.

ART. 8

(1) Taxa nu se plătește atunci când autovehiculele sunt:

a) încadrate în categoria vehiculelor istorice, definite conform prevederilor legale în vigoare;

b) acordate instituțiilor de învățământ, sănătate și cultură, ministerelor, altor organe ale administrației publice, structurilor patronale și sindicale reprezentative la nivel național, asociațiilor și fundațiilor de utilitate publică, de către guverne străine, organisme internaționale și organizații nonprofit și de caritate, prin donații sau finanțate direct din împrumuturi nerambursabile, precum și din programe de cooperare științifică și tehnică;

c) confiscate sau intrate potrivit legii în proprietatea privată a statului și acordate cu titlu gratuit în conformitate cu prevederile legale în vigoare;

d) destinate competițiilor sportive, definite conform prevederilor legale în vigoare.

(2) În cazul autovehiculelor echipate cu motor diesel prevăzute cu filtru de particule, fapt confirmat de Regia Autonomă "Registrul Auto Român", cuantumul taxei se reduce cu 25%.

ART. 9

(1) Suma reprezentând taxa poate fi contestată atunci când persoana care urmează să înmatriculeze sau să transcrie dreptul de proprietate asupra unui autovehicul rulat poate face dovada că autovehiculul său s-a depreciat într-o măsură mai mare decât cea indicată de grila fixă prevăzută în anexa nr. 4 și criteriile suplimentare din anexa 5.

(2) Evaluarea nivelului de depreciere se va face pe baza elementelor avute în vedere la stabilirea cotei de reducere prevăzute la art. 6 alin. (3).

(3) În caz de contestare, caracteristicile autovehiculului rulat prevăzute la alin. (2) se stabilesc, la cererea contribuabilului, prin expertiză tehnică efectuată contra cost de Regia Autonomă "Registrul Auto Român", pe baza procedurii prevăzute de normele metodologice de aplicare a prezentei legi.

(4) Tariful privind efectuarea expertizei tehnice se stabilește de Regia Autonomă "Registrul Auto Român" în funcție de operațiunile aferente expertizei și nu poate depăși costul acestora.

(5) Rezultatul expertizei tehnice se consemnează într-un document eliberat de Regia Autonomă "Registrul Auto Român", care cuprinde informațiile corespunzătoare fiecăruia dintre elementele prevăzute la alin. (2) și cota de reducere care decurge din acestea.

(6) Documentul privind rezultatul expertizei tehnice eliberat de Regia Autonomă "Registrul Auto Român" se prezintă de către plătitorul taxei autorității fiscale competente.

(7) La primirea documentului prevăzut la alin. (6), autoritatea fiscală competentă va proceda la recalcularea sumei de plată reprezentând taxa, care poate conduce la restituirea diferenței de taxă față de cea plătită cu ocazia înmatriculării.

(8) Persoana nemulțumită de răspunsul primit la contestație se poate adresa instanțelor de judecată competente, potrivit legii.

(9) În cazuri bine întemeiate, autoritatea fiscală competentă poate solicita efectuarea unei contraexpertize.

ART. 10

Stabilirea, verificarea și colectarea, inclusiv soluționarea contestațiilor privind taxa datorată de către contribuabili, se realizează de către autoritatea fiscală competentă, potrivit prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

ART. 11

(1) Atunci când taxa pe poluare pentru autovehicule achitată de către contribuabili în perioada 1 iulie 2008 și data intrării în vigoare a prezentei legi, potrivit prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008, este mai mare decât taxa rezultată din aplicarea prezentelor prevederi privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, calculată în lei la cursul de schimb valutar aplicabil la momentul înmatriculării în România, se pot restitui sumele reprezentând diferența de taxă plătită, pe baza procedurii stabilite în normele metodologice de aplicare a prezentei legi.

(2) Sumele prevăzute la alin. (1) se restituie la cererea contribuabilului, adresată organului fiscal competent, în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

ART. 12

În termen de 30 de zile de la data publicării prezentei legi în Monitorul Oficial al României, Partea I, Ministerul Mediului și Pădurilor împreună cu Ministerul Finanțelor Publice și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii vor elabora norme metodologice de aplicare a prezentei legi, care vor fi aprobate prin hotărâre a Guvernului.

ART. 13

Anexele nr. 1 - 5 fac parte integrantă din prezenta lege.

ART. 14

La data intrării în vigoare a prezentei legi 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.

PRIM – MINISTRU

EMIL BOC

ANEXA 1 Nivelul taxei specifice în funcție de emisia de dioxid de carbon

Norma de poluare*1) sau tipul autovehiculului din categoria M1	Emisia de dioxid de carbon - grame CO ₂ /km -	Nivelul taxei specifice - euro/ 1 gram CO ₂ -
1	2	3
Hibride, electrice	-	0
Euro 6	-	0
Euro 5, Euro 4, Euro 3	<= 120	0
	121 - 150	0,5
	151 - 180	1,0
	181 - 210	2,0
	211 - 240	4,0
	241 - 270	6,0
	>= 271	8,0

*1) Norma de poluare este cea stabilită prin:

- Regulamentul CE nr. 715/2007 pentru Euro 5 și Euro 6;
- directivele 98/69/CE și 2002/80/CE pentru Euro 3 și Euro 4.

ANEXA 2

Nivelul taxei specifice în funcție de norma de poluare

Norma de poluare ^{*1)}	Cilindree Capacitatea cilindrica - cmc -	Nivelul taxei specifice sau tipul autovehiculului din categoria M1 - euro / 1 cmc
Hibride, electrice		
E6 ^{*2)}		
E5	<= 1200	0,065
	1201 - 1400	0,130
	1401 - 1600	0,195
	1601 - 2000	0,260
	2001 - 3000	0,325
	> 3000	0,390
E4	<= 1200	0,50
	1201 - 1400	0,63
	1401 - 1600	0,84
	1601 - 2000	1,68
	2001 - 3000	2,10
	> 3000	2,52
E3	<= 1200	1,30
	1201 - 1400	2,10
	1401 - 1600	3,15
	1601 - 2000	4,20
	2001 - 3000	5,25
	> 3000	6,30
E2	<= 1200	3,00
	1201 - 1400	4,20
	1401 - 1600	6,30
	1601 - 2000	8,40
	2001 - 3000	10,50
	> 3000	16,00
E1	<= 1200	6,60
	1201 - 1400	9,24
	1401 - 1600	13,86
	1601 - 2000	18,48
	2001 - 3000	23,10
	> 3000	27,72
E0	<= 1200	15,80
	1201 - 1400	22,19
	1401 - 1600	33,25
	1601 - 2000	44,38
	2001 - 3000	70,00
	> 3000	95,10

*1) Norma de poluare este cea stabilită prin:

- Regulamentul CE nr. 715/2007 pentru Euro 5 și Euro 6;
- Directiva 98/69/CE și Directiva 2002/80/CE pentru Euro 3 și Euro 4;
- directivele 94/12/CE și 96/69/CE pentru Euro 2;
- directivele 91/441/CEE și 93/59/CEE pentru Euro 1.

*2) Nivelul taxei specifice (euro/1 cmc) se va determina odată cu intrarea în vigoare a Normei Euro 6 pentru înmatricularea, vânzarea și introducerea în circulație a vehiculelor noi conform Regulamentului CE nr. 715/2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

ANEXA 3 Nivelul taxei specifice pentru autovehiculele din categoriile N1, N2, N3, M2 și M3

Norma de poluare a autovehiculului*1)	Nivelul taxei specifice - euro/1 cmc -
1	2
Euro 6/VI*2)	0
Euro 5/V	0,05
Euro 4/IV	0,25
Euro 3/III	0,5
Euro 2/II	2
Euro 1/I	4
Non-Euro	9

*1) Norma de poluare este cea stabilită prin:

- directivele 1999/96/CE și 2005/55/CE pentru Euro III, Euro IV, Euro V;
- directivele 91/542/CEE și 96/1/CE pentru Euro II;
- Directiva 91/542/CEE pentru Euro I.

*2) Nivelul taxei specifice (euro/1 cmc) se va determina odată cu intrarea în vigoare a normei Euro 6 pentru înmatricularea, vânzarea și introducerea în circulație a vehiculelor noi conform Regulamentului CE nr. 715/2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

ANEXA 4 Grila privind cotele de reducere a taxei

Vechimea autovehiculului	Cota de reducere - % -
1	2
nou	0
</= 1 lună	3
> 1 lună - 3 luni inclusiv	5
> 3 luni - 6 luni inclusiv	8
> 6 luni - 9 luni inclusiv	10
> 9 luni - 1 an inclusiv	13
> 1 an - 2 ani inclusiv	21
> 2 ani - 3 ani inclusiv	28
> 3 ani - 4 ani inclusiv	33
> 4 ani - 5 ani inclusiv	38
> 5 ani - 6 ani inclusiv	43
> 6 ani - 7 ani inclusiv	49
> 7 ani - 8 ani inclusiv	55
> 8 ani - 9 ani inclusiv	61
> 9 ani - 10 ani inclusiv	66
> 10 ani - 11 ani inclusiv	73
> 11 ani - 12 ani inclusiv	79
> 12 ani - 13 ani inclusiv	84
> 13 ani - 14 ani inclusiv	89
peste 14 ani	90

ANEXA 5 GRILA privind cotele de reducere suplimentară în funcție de rulajul mediu anual real al autovehiculului

Categoria de autovehicul	Diferența dintre rulajul mediu anual real și rulajul mediu anual standard (km)	Cota de reducere suplimentară (%)
M1	< 5.000	0
	5.001 - 10.000	0,5
	10.001 - 15.000	0,75
	15.001 - 20.000	1,0
	20.001 - 25.000	1,25
	25.001 - 30.000	1,5
	> 30.001	1,75
N1	< 10.000	0
	10.001 - 20.000	0,5
	20.001 - 30.000	0,75
	30.001 - 40.000	1,0
	40.001 - 50.000	1,25
	> 50.001	1,5
M2 și N2	< 15.000	0
	15.001 - 30.000	0,5
	30.001 - 45.000	0,75
	45.001 - 60.000	1,0
	60.001 - 75.000	1,25
	> 75.001	1,5
M3 și N3	< 25.000	0
	25.001 - 50.000	0,5
	50.001 - 100.000	0,75
	100.001 - 150.000	1,0
	150.001 - 200.000	1,25
	> 200.001	1,5

Expunere de motive

Secțiunea 1 - Titlul proiectului de act normativ

Lege privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule

Secțiunea a 2-a: Motivul emiterii proiectului de act normativ

1. Descrierea situației actuale

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.

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.

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 „prietenoase” cu mediul.

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.

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 *Programul Rabla*. 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

	<p>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>Prezentul proiect de 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 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.</p> <p>Prezentul proiect de act normativ 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 cuantumului taxei plătite.</p> <p>În acest mod, dând eficiență deplină principiului “<i>poluatorul plătește</i>”, 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.</p> <p>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</p>

	<p>și autovehicule sau taxa pe poluare pentru autovehicule.</p> <p>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 quantum, 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 <i>taxa specială pentru autoturisme și autovehicule</i> 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
3. Alte informații	Nu au fost identificate.
Secțiunea a 3-a: Impactul socio-economic al proiectului de act normativ	
1. Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

3. Impactul social	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Impactul asupra mediului	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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)	
<p>1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) buget de stat, din acesta: <ul style="list-style-type: none"> (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit 	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

b) bugete locale: (i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări	
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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și / sau a cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
7. Alte informații	Nu au fost identificate.
Secțiunea a 5-a: Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare	
1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	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. 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
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.
Secțiunea a 6-a: Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ	
1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	În vederea elaborării prezentului act normativ au avut loc consultări cu reprezentanți ai APIA

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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care 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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Proiectul de act 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 de către Consiliul Legislativ
6. Alte informații	Nu au fost identificate.
Secțiunea a 7-a: Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de 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 eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de act 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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Alte informații	Nu este cazul.

Luând în considerare cele expuse, a fost elaborat prezentul proiect de Lege privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, care în forma prezentată a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem spre adoptare.

MINISTRUL MEDIULUI ȘI PĂDURILOR

LÁSZLÓ BORBÉLY

AVIZĂM FAVORABIL

**Ministrul Finanțelor Publice,
Gheorghe IALOMIȚIANU**

**Ministrul Administrației Și Internelor,
Constantin-Traian IGAȘ**

**Ministrul Transporturilor Și Infrastructurii,
Anca Daniela BOAGIU**

**Ministrul Justiției,
Catalin Marian PREDOIU**

**Șeful Departamentului Pentru
Afaceri Europene,
Bogdan MĂNOIU**