

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

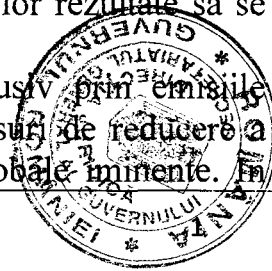
Titlul prezentului act normativ

Lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind timbrul de mediu pentru 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.</p> <p>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.</p> <p>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 cu 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 efectelor emisiilor de gaze 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, 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, prin micșorarea 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 UE.</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.</p>
---------------------------------	--



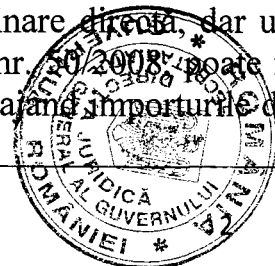
abordarea problemei poluării provenite de la sursele mobile, Statul Român și-a îndreptat atenția și către utilizatorii finali ai industriei auto, găsind, prin instituirea timbrului de mediu pentru autovehicule, o modalitate de descurajare a utilizării autovehiculelor poluante, completată cu încurajarea folosirii autovehiculelor „prietenoase” cu mediul.

La nivelul legislației UE 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. Prin acest proiect de act normativ se urmarește acordarea unui sprijin financiar de la bugetul Fondului pentru mediu în vederea achiziționării autovehiculelor electrice noi.

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, cunoscut sub denumirea de *Programul Rabla*. În cadrul acestuia, Administrația Fondului pentru Mediu a finanțat, în perioada 2005-2012 casarea unui număr de 410.238 de autovehicule uzate, și achiziția unui număr semnificativ de 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 UE.

Alte categorii de proiecte și programe pentru protecția mediului finanțate 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 de stimulare a înnoirii Parcului național de tractoare și mașini agricole autopropulsate.

Prin Ordonanța de urgență a Guvernului (OUG) 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 OUG nr. 50/2008 poate fi indirect discriminatoriu din cauza efectelor sale, descurajând importurile de autovehicule.



Autoritățile române au întreprins demersurile necesare pentru a da curs Hotărârii CJUE și, în acest sens, a fost promovată Legea nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule.

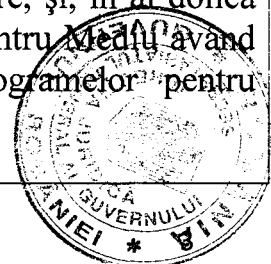
Având însă în vedere că actuala formă a taxei pe poluare, stabilită prin Legea nr.9/2012 și aplicată prin HG nr.9/2012 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 9/2012 generează o serie de efecte negative și disfuncționalități în piața (ex: achizițiile de autoturisme din parcursul național au scăzut în luna ianuarie 2013 cu peste 37%, fata de ianuarie 2012), se impune modificarea acesteia prin promovarea unei ordonanțe de urgență, prin care să se instituie un timbru de mediu, care prin valori mai echilibrate, să elimine semiblocajul din piața auto de vehicule rulate să fie în concordanță cu principiile europene în domeniul protecției mediului – care pun un accent tot mai mare pe stimularea achiziției de vehicule eficiente (CO2) și mai puțin poluante și care, în continuare, să fie principala sursă de finanțare a programelor de mediu.

Necesitatea schimbării modului de impunere rezulta și din Comunicarea Comisia Europeană din data de 14 decembrie 2012, unde la punctul 4.24 – Fragmentarea pieței induse fiscalmente menționează: „taxarea autoturismelor nu ar trebui să se bazeze pe criterii specific tehnologice, cum ar fi dimensiunea sau puterea motorului, ci pe date de performanță obiective, disponibile în mod obișnuit și relevante din punctul de vedere al politicilor, cum ar fi emisiile de CO2. În plus, pragurile ar trebui să fie actualizate regulat pentru a menține presiunea de a cumpăra un vehicul ecologic și eficient. Din această perspectivă, se recomandă ca statele membre să examineze în cadrul unui grup de lucru modul în care pot fi mai bine coordonate criteriile pe care le folosesc drept bază pentru calcularea taxelor de înmatriculare și de circulație, astfel încât să se diminueze fragmentarea tehnică a pieței autoturismelor din UE, să fie exploatate economiile de scară și să fie atinse obiectivele de mediu în mod eficient din punct de vedere economic. Trebuie menționat, de asemenea, că serviciile Comisiei pregătesc în prezent orientări pentru statele membre care doresc să introducă stimulente financiare în conformitate cu strategia europeană privind vehiculele ecologice și eficiente din punct de vedere energetic²².”

2. Schimbări preconizate

Prin prezentul act normativ are loc continuarea strategiei de reducere a emisiilor de CO2 și a emisiilor de poluanți cu impact asupra mediului, prin aplicarea unui timbru de mediu 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 având ca destinație exclusivă finanțarea proiectelor și programelor pentru protecția mediului.



Așadar, timbrul de mediu aplicat în baza prezentului act normativ nu se restrânge la proiectele și programele privitoare la poluare, ci își găsește finalitatea într-o arie mult mai largă ce vizează îmbunătățirea factorilor de mediu.

Emiterea prezentului act normativ urmărește eliminarea și reducerea nivelului de afectare a mediului, produs de cel mai important și agresiv factor de poluare cu emisii cu efect de seră și anume sursa mobilă.

Prezentul act normativ propune instituirea timbrului de mediu pentru emisiile de CO₂ provenite de la autovehiculele existente sau care intră în Parcul auto național și de asemenea aplicarea echitabilă a acestuia.

În acest mod, dând eficiență deplină principiului “*poluatorul plătește*”, timbrul de mediu pentru autovehicule va fi plătit, o singură dată, de către toți cei care achiziționează autovehicule și le înmatriculează dar și de către cei care au achiziționat și care nu au achitat taxa sub diferitele ei forme începând cu luna ianuarie 2007.

Modalitatea de calcul a timbrului de mediu este unitară pentru toate situațiile în care acesta se achită. El va fi calculat în mod identic, indiferent dacă va fi achitat 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 transcrierii dreptului de proprietate a autovehiculelor și pentru care nu s-a achitat taxa specială pentru autoturisme și autovehicule, taxa pe poluare pentru autovehicule și taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule.

Timbrul de mediu se calculează pe baza emisiilor de CO₂ pentru fiecare norma de poluare, Euro 5, Euro 4 și Euro 3, conform coeficienților descriși în Anexele la prezentul proiect de act normativ. Valoarea timbrului de mediu difera pentru autovehiculele dotate cu motor cu aprindere prin scanteie față de autovehiculele dotate cu motor cu aprindere prin comprimare. Acestea din urmă pe lângă emisiile de CO₂ generate, au un grad mai mare de poluare pentru celelalte emisii în special particulele. Pentru norma de poluare Euro 5 nivelul emisiilor poluante de particule este la fel pentru cele două tipuri de motorizari.

De asemenea, timbrul de mediu se stabilește ținând cont atât de deprecierea autovehiculului ca urmare a vechimii și uzurii, cât și de o depreciere suplimentară cauzată de depășirea rulajului mediu anual standard al acestuia.

Astfel, pentru condiții identice, timbrul de mediu pentru 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, taxa pe poluare pentru autovehicule și taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule.

Timbrul de mediu se datorează o singură dată, pentru întreaga durată de



viata a autovehiculului in parcul auto national. Avand in vedere acest mod de impunere s-a prevazut ca atunci cand un autovehicul pentru care s-a platit taxa/timbrul de mediu este scos ulterior din parcul auto national, prin transferarea dreptului de proprietate in afara teritoriului national, inainte de expirarea duratei de viata, ultimul proprietar sa poat primi valoare reziduala a timbrului.

Dupa cum se observă, actul normativ își propune prin instituirea timbrului de mediu pentru autovehicule in functie de gradul de poluare, să descurajeze folosirea autovehiculelor vechi si poluante care influențează în mod negativ evoluția factorilor de mediu.

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 01 ianuarie 2007 – 01 ianuarie 2013 au fost supuse unei sarcini fiscale similare, respectiv la prima înmatriculare a acestora a fost achitată:

- taxa specială pentru autoturisme și autovehicule potrivit Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare,
- taxa pe poluare pentru autovehicule potrivit OUG nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, aprobată prin Legea nr. 140/2011,
- taxa pentru emisii poluante pentru autovehicule potrivit prevederilor Legii nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule,

pentru acestea nu se va achita timbrul de mediu la transcrierea dreptului de proprietate după data intrării în vigoare a prezentei ordonante de urgenta.

Din rațiuni sociale, prin promovarea actului normativ se urmărește exceptarea de la plata timbrului de mediu și a autovehiculelor dobândite prin moștenire, în cazul în care aceasta a intervenit în intervalul de 2 ani de la data deschiderii succesiunii și a celor dobândite prin partaj,

Totodată, se introduce o metodă de calcul care să permită taxarea corectă și reală a poluatorilor, bazată pe cantitatea de emisii de CO₂ in cadrul normei de poluare, si vechimea autovehiculului.

In cazul autovehiculelor cu norma de poluare Euro 2, Euro 1 si Non euro, timbrul de mediu se calculează in funcție de tipul motorizarii, cu aprindere prin scanteie sau prin compresie, capacitatea cilindrică corelat cu vechimea autovehiculului, deoarece pentru aceste categorii, emisia de CO₂ nu era menționată în documente tehnice de către producătorii auto.

3.
Alte
informații

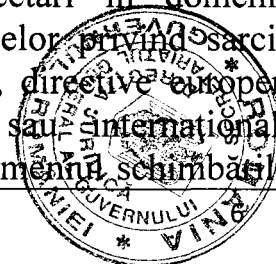
Nu au fost identificate.



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	<p>Din sumele colectate cu titlu de timbru de mediu pentru autovehicule se finanțează proiecte și programe pentru protecția mediului, în baza Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 196/2005 privind Fondul pentru mediu, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 105/2006, cu modificările și completările ulterioare 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



	<p>climatică;</p> <p>n) lucrări pentru elaborarea hărților de risc pentru bazine sau subbazine hidrografice;</p> <p>o) închiderea iazurilor de decantare din sectorul minier;</p> <p>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;</p> <p>q) instalarea sistemelor de încălzire care utilizează energie regenerabilă, inclusiv înlocuirea sau completarea sistemelor clasice de încălzire;</p> <p>r) Programul național de îmbunătățire a calității mediului prin realizarea de spații verzi în localități;</p> <p>s) Programul de stimulare a înnoirii Parcului auto național;</p> <p>t) Programul de stimulare a înnoirii Parcului național de tractoare și mașini agricole autopropulsate;</p> <p>u) Programul de realizare a pistelor pentru bicicliști;</p> <p>v) Programul de dezvoltare și optimizare a Rețelei Naționale de Monitorizare a Calității Aerului.</p> <p>La stabilirea termenului de intrare în vigoare s-a avut în vedere faptul că, implementarea acestui mod de calcul al timbrului presupune schimbarea și implementarea la nivelul Agenția Națională de Administrare Fiscală a aplicației informatice.</p>
--	--

5. Alte informații	Nu au fost identificate.
--------------------	--------------------------

Secțiunea a 4-a
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

<p>1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:</p> <p>a) buget de stat, din acesta:</p> <p>(i) impozit pe profit</p> <p>(ii) impozit pe venit</p> <p>b) bugete locale:</p> <p>(i) impozit pe profit</p> <p>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</p> <p>(i) contribuții de asigurări</p>	<p>Actul normativ nu se referă la acest subiect.</p>
---	--



<p>2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:</p> <p>a) buget de stat, din acesta:</p> <p>(i) cheltuieli de personal</p> <p>(ii) bunuri și servicii</p> <p>b) bugete locale:</p> <p>(i) cheltuieli de personal</p> <p>(ii) bunuri și servicii</p> <p>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</p> <p>(i) cheltuieli de personal</p> <p>(ii) bunuri și servicii</p>	<p>Actul normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>3. Impact financiar, plus/minus, din care:</p> <p>a) buget de stat</p> <p>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>Ca urmare a acestor modificări, se estimează venituri suplimentare la bugetul Administrației Fondului pentru Mediu, fata de anul 2012, de cca. 100 mil lei.</p>

Secțiunea a 5-a

Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare

<p>1. Măsurile 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 abroga Legea nr.9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 17 din 10 ianuarie 2012</p> <p>b) Este necesară elaborarea de norme metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentului act normativ.</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>



3. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Actul normativ nu se referă la acest subiect.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Actul normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Actul normativ nu se referă la acest subiect.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.
Secțiunea a 6-a	
Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului 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 fost consultați reprezentanții principalilor producători de autovehicule din România, Automobil Club Roman.
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	Actul 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	Actul 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	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. 84/19.02.2013.
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 prin afișarea pe site-ul Ministerului Mediului și Schimbărilor Climatice.
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 se referă la acest subiect.
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, în vederea aprobării Ordonanței de urgență a Guvernului privind timbrul de mediu pentru autovehicule, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU

VICTOR VIOREL PONTA

