



GVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU

v. 1610
nr. 2806/2007

Biroul permanent al Senatului
Bp. 249 16.07.2007

Domnule președinte,

În conformitate cu prevederile art.111 alin.(1) din Constituție, Guvernul României formulează următorul

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal*, inițiată de domnul senator independent Mihai Țâbuleac și de domnul senator Șerban Cezar Strătilă din Grupul parlamentar al PNL (Bp. 249/2007).

I. Principalele reglementări

Această inițiativă legislativă are ca obiect de reglementare abrogarea art. 214¹-214³ din *Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare*, prin care este reglementată taxa specială pentru autoturisme și autovehicule și modificarea impozitului anual asupra mijloacelor de transport reglementat de art. 261 – 265 din același act normativ, în sensul aplicării acestuia astfel cum este prevăzut în Codul fiscal pentru autovehiculele care respectă

cel puțin normele de mediu Euro 4, pentru celelalte tipuri taxa crescând procentual.

II. Propuneri și observații

1. Noul regim de taxare al autoturismelor care a înlocuit regimul accizelor pentru autoturisme – sursă de venit la bugetul de stat – nu aduce modificări din punctul de vedere al plătitorilor de taxă, ci din punctul de vedere al modului de așezare al acestora, în condițiile în care prin desființarea frontierelor vamale cu statele membre ale Uniunii Europene, metodologia de calcul a accizelor devenea inaplicabilă.

Pe de altă parte, statutul de membru a impus întreprinderea unor măsuri pentru evitarea introducerii în România a unui număr exagerat de mare de autoturisme vechi cu un grad ridicat de poluare, având în vedere că până la data de 1 ianuarie 2007 au existat o serie de reglementări, care au avut ca scop limitarea înmatriculării autoturismelor a căror vechime depășea 8 ani și o anumită normă de poluare (sub EURO 3). În acest sens s-a ținut seama și de experiența altor state membre înregistrată imediat după aderarea la Uniunea Europeană.

Menționăm că un astfel de sistem de taxare a autoturismelor se mai practică în 16 state membre ale Uniunii Europene, printre care Grecia, Austria, Danemarca, Olanda, Belgia, Spania, Ungaria, Polonia, Malta, Cipru, principiile de așezare și impunere fiind specifice fiecărui stat. În aceste condiții, nici poziția Comisiei Europene nu a fost de eliminare a taxei auto, ci a formulat o serie de observații privind reșezarea sistemului pentru a fi în concordanță cu principiile Uniunii Europene.

Ca urmare a observațiilor primite din partea Uniunii Europene și ținând seama și de opinia mediului român de afaceri, regimul taxei speciale pentru autovehicule a fost reanalizat în cadrul Ministerului Economiei și Finanțelor în vederea modificării în cel mai scurt timp a prevederilor actuale din Codul fiscal. De altfel, propunerile de modificare a sistemului actual de taxare au fost transmise Comisiei Europene.

2. În lipsa unei armonizări la nivelul Uniunii Europene în domeniul impozitării autovehiculelor, statele membre pot impune taxe, cum este cea reglementată de art. 214¹-214³ din Codul fiscal și să stabilească nivelurile acestora, dar numai în condițiile în care se asigură că legislația lor națională privind această impunere nu încalcă Tratatul instituind Comunitatea Europeană (TCE), respectiv art. 90.

Determinarea cuantumului taxelor ține seama de criterii obiective (precum tipul de combustibil utilizat, standarde de emisie sau capacitatea motorului), dacă prin aceasta se încurajează achiziționarea unor vehicule mai puțin poluante și protecția mediului.

Or, prevederile legii române referitoare la taxa specială pentru autoturisme și autovehicule cuprind astfel de criterii, respectiv nivelul emisiilor și capacitatea motorului, care stau la baza impozitării diferențiate a autovehiculelor în funcție de performanța ecologică. În opinia Comisiei Europene, ceea ce încalcă prevederile art. 90 din TCE este mecanismul de calcul al taxei, considerându-se că acesta nu garantează tratamentul nediscriminatoriu pentru autoturismele second-hand importate din statele membre ale Uniunii Europene.

Caracterul taxei considerat ca discriminatoriu în opinia Comisiei Europene poate fi îndepărtat prin ajustarea mecanismului de calcul al acesteia, nefiind necesară eliminarea integrală a taxei astfel percepute.

Precizăm că, la nivelul Comisiei Europene este în curs de elaborare un proiect de directivă comunitară privind taxarea autoturismelor, directivă care odată adoptată va deveni obligatorie pentru toate statele membre și prin care se propune într-o primă etapă taxarea cu ocazia primei înmatriculări a autoturismelor.

3. Referitor la majorarea impozitelor locale reglementate la art. 261-265 din Codul fiscal, precizăm că aceste impozite se plătesc anual. Propunerile din inițiativa legislativă ar avea ca efect imediat majorarea impozitelor respective pentru toți deținătorii de autoturisme sau autovehicule, inclusiv pentru cele care au fost deja înmatriculate în România cu mult înainte de 1 ianuarie 2007.

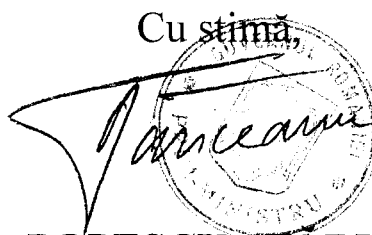
4. Menționăm că sumele provenite din încasarea taxei speciale auto se fac venituri la bugetul de stat, așa cum se practică în majoritatea statelor membre, venituri care sunt repartizate pentru realizarea anumitor programe printre care și cele aferente protecției mediului.

Totodată, precizăm că măsura de desființare a taxei de primă înmatriculare ar avea un impact negativ de 766,8 milioane lei asupra bugetului de stat.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele menționate la pct. II, **Guvernul nu susține adoptarea acestei inițiative legislative.**

Cu stimă,



Călin POPESCU - TARICEANU

Domnului senator **Nicolae VĂCĂROIU**

Președintele Senatului