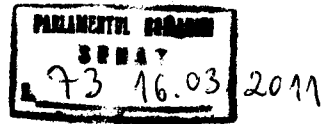




GVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU



517 /DPSG
04032011

Domnule președinte,

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

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă privind modificarea modului de calcul a impozitului pe autovehicule*, inițiată de domnul deputat Robert Sorin Negoită – PSD (Bp. 648/2010).

I. Principalele reglementări

Această propunere legislativă are ca obiect de reglementare stabilirea unui nou mod de calcul al impozitului pe autovehicule.

Potrivit *Expunerii de motive*, se propune implementarea „*unei modalități de taxare care să încurajeze deținerea de mașini ieftine (de producție autohtonă) cu capacitate cilindrică mică și un grad redus de poluare*”.

II. Observații

1. Modalitatea de stabilire a impozitului pe autovehicule este reglementată în cuprinsul art. 263 din *Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare*. Prin urmare, pentru a se evita situația unor reglementări contradictorii cuprinse în acte normative distincte, ar fi fost necesar ca intervenția legislativă să vizeze modificarea prevederilor art. 263 din *Codul fiscal*.

2. Totodată, menționăm faptul că prin *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 privind instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare*, este reglementată taxa pe poluare, care se constituie venit la bugetul Fondului pentru mediu și se gestionează de către Administrația Fondului pentru Mediu. Sumele colectate din această taxă se utilizează pentru finanțarea de programe și proiecte pentru protecția mediului.

3. În ceea ce privește **pct. 1** din inițiativa legislativă, prin care se propune ca Ministerul Finanțelor Publice să întocmească un catalog în care să se stabilească valoarea autoturismului în funcție de marcă, tip, motorizare (eventual nivelul de dotări opționale), precizăm că Ministerul Finanțelor Publice este organul administrației publice centrale cu rol de sinteză în domeniul finanțelor publice, și nu în domeniul transporturilor, astfel încât nu deține capacitatea tehnică de a întocmi un astfel de catalog.

Totodată, precizăm că:

- parcul de vehicule înmatriculate în România cuprinde câteva zeci de mii de modele de vehicule, un procent important reprezentându-l vehiculele despre care nu mai sunt disponibile informații referitoare la prețul inițial de vânzare;

- cataloagele similare, elaborate în alte state ale Uniunii Europene, sunt incomplete și particularizate pentru anumite domenii: asigurări, service-piese de schimb, ori alte piețe naționale;

- unele criterii ce se doresc a fi utilizate în noua formulă de calcul al impozitului (spre exemplu, nivelul de poluare) nu sunt disponibile în baza de date a vehiculelor înmatriculate, iar în ceea ce privește documentele de circulație (certificatul de înmatriculare sau cartea de identitate a vehiculului), menționăm că acestea nu sunt înscrise decât începând cu anul 2008;

- aplicarea de către autoritățile administrației publice locale a noii grile de impozitare ar crea dificultăți majore, funcționarii fiind nevoiți să identifice un vehicul între alte câteva zeci de mii, urmând ca, ulterior, să stabilească unele criterii pe baza unor date indisponibile.

4. În ceea ce privește datele tehnice ale autovehiculelor care ar fi necesare elaborării unui catalog în vederea stabilirii impozitelor în conformitate cu inițiativa legislativă, precizăm că datele tehnice principale sunt deja înscrise de Registrul Auto Român (RAR) în Cartea de identitate a autovehiculului (CIV), respectiv marca, tipul, capacitatea cilindrică, nivelul emisiilor poluante. Stabilirea altor date tehnice decât cele care sunt menționate în CIV, în special cele legate de accesoriile cu care sunt echipate autovehiculele, este deosebit de dificilă pentru autovehiculele în circulație cărora li s-a eliberat deja CIV.

Pentru autovehiculele de transport marfă cu masa totală autorizată egală sau mai mare de 12 tone, sunt incidente prevederile *Directivei 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, cu modificările ulterioare (Directiva Eurovinieta)*, care stabilește valorile minime ale impozitului pentru aceste autovehicule, prevederi cărora România trebuie să se conformeze. În acest sens, menționăm și *Hotărârea Guvernului nr. 1347/2010 privind aprobarea nivelurilor impozitului pe mijloacele de transport prevăzute la art. 263 alin. (4) și (5) din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, aplicabile în anul fiscal 2011.*

Referitor la autovehiculele de transport marfă cu masa totală autorizată mai mică de 12 tone și la autovehiculele de transport persoane (inclusiv autoturisme), în acest moment nu există legislație comunitară cu privire la stabilirea impozitului.

5. În ceea ce privește faptul că inițiativa legislativă își propune „să încurajeze deținerea de mașini ieftine (de producție autohtonă) cu capacitate cilindrică mică și un grad redus de poluare”, atragem atenția asupra faptului că, în conformitate cu acquis-ul comunitar în domeniul pieței interne, este interzisă discriminarea negativă a produselor realizate în orice alt stat membru al Uniunii Europene în raport cu produsele realizate în România. Orice impozit pe autovehicule trebuie să fie transparent și nediscriminatoriu.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele menționate, **Guvernul nu susține adoptarea acestei propuneri legislative.**

Cu stimă,



Emil BOC

Domnului senator **Mircea Dan GEOANĂ**

Președintele Senatului