



GVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU

1305
2507-2013

Biroul permanent al Senatului
Bp 240 102.08.2013

Domnule președinte,

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

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă pentru instituirea taxei de poluare*, inițiată de domnii senatori Cristian Petru Bodea și Valeriu-Victor Boeriu din Grupul parlamentar al PNL (Bp. 240/2013).

I. Principalele reglementări

Inițiativa legislativă stabilește cadrul general privind instituirea, colectarea și utilizarea taxei de poluare pentru autovehicule.

Potrivit inițiatorilor, taxa de poluare se constituie prin includerea în prețul carburanților a 0,01 lei pe litrul de carburant.

Această taxă se va face venit la bugetul *Fondului de Ameliorare pentru Împăduriri* și se va utiliza în vederea finanțării programelor și proiectelor pentru împăduriri. În acest sens, la art. 5 se propune ca suma colectată să fie distribuită tuturor județelor prin Direcțiile silvice județene, în vederea implementării la nivel local a programelor pentru împăduriri.

Totodată, se propune abrogarea *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule și a Hotărârii*

Guvernului nr. 88/2013 pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule.

II. Observații și propuneri

1. În *Expunerea de motive* se face referire în mod eronat la obligația de plată a timbrului de mediu în corelare cu taxa de primă înmatriculare și taxa pentru emisiile poluante, având în vedere că aceste două ultime forme ale taxei, instituite prin art. 214 din *Legea nr. 343/2006 pentru modificarea și completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 privind taxa pe poluare și Legea nr.9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule* au fost abrogate, în vigoare fiind *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 9/2013 privind timbrul pentru mediu.*

2. Semnalăm că în *Expunerea de motive* se face confuzie în ceea ce privește destinația sumelor provenite din încasarea timbrului de mediu, făcându-se mențiunea eronată că „*Ministerul Mediului, care colectează banii din timbrul de mediu, nu are nicio responsabilitate față de industria auto și nu ar trebui să aibă nicio datorie în ceea ce privește stimularea cumpărării de mașini. Există programul Rabla pentru acest lucru.*”

Or, această taxă este încasată de Administrația Fondului pentru Mediu (AFM), instituție publică aflată în coordonarea autorității centrale pentru protecția mediului, și constituie sursă de venit la bugetul Fondului pentru Mediu, având ca finalitate finanțarea proiectelor vizând protecția mediului. În fapt, această taxă constituie sursa principală de venituri a AFM care, în calitate de gestionară a Fondului, le direcționează în exclusivitate pentru susținerea proiectelor și programelor pe care le are în derulare sau în procedură de a fi demarate. Importanța acestor proiecte este de notorietate la nivel național, AFM fiind un pion esențial în lupta continuă pentru prevenirea și reducerea poluării, în condițiile în care activează într-un domeniu sensibil la nivel european și mondial. Astfel, măsura fiscală instituită contribuie direct la descurajarea folosirii autovehiculelor cu emisii poluante mai mari și încurajează folosirea automobilelor „*prietenose*” cu mediul, un argument în sensul acesta fiind *Programul de stimulare a înnoirii Parcului auto național „Rabla”,*

finanțat integral și nemijlocit din taxa pentru emisii poluante și care a avut un succes major până la această dată.

În cadrul activității specifice, AFM finanțează o serie de proiecte și programe de protecția mediului dintre care amintim:

- Programul privind instalarea sistemelor de încălzire care utilizează energie regenerabilă, inclusiv înlocuirea sau completarea sistemelor clasice de încălzire – „*Casa verde*” pentru persoane fizice și juridice;

- Programul de îmbunătățire a calității mediului prin împădurirea terenurilor degradate, reconstrucția ecologică și gospodărirea durabilă a pădurilor;

- Programul național de împădurire a calității mediului prin realizarea de spații verzi în localități;

- Programul vizând protecția resurselor de apă, sisteme integrate de alimentare cu apă, stații de tratare, canalizare și stații de epurare;

- Programul de 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 cursurilor de apă.

Așa cum se observă, aria de proiecte finanțate este largă și vizează domenii diferite, aducând, totodată, o dezvoltare economică în regiunile în care se implementează.

În acest context, este evident faptul că în situația în care s-ar stabili destinația sumelor, încasate în baza principiului „*poluatorul plătește*”, către Fondul de Ameliorare pentru Împădurire, gestionat de Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice, nu ar mai fi posibilă direcționarea lor pentru finanțarea diverselor domenii, care sunt beneficiare în prezent din Fondul de Mediu.

Prin urmare, măsurile propuse prin această inițiativă legislativă vor conduce la diminuarea veniturilor Fondului pentru Mediu și, implicit, la nerealizarea lucrărilor/proiectelor pentru protecția mediului finanțate din acesta.

3. În ceea ce privește afirmația făcută în *Expunerea de motive* potrivit căreia includerea taxei de poluare în carburant corespunde principiului „*poluezi mediul în funcție de cât circuli – plătești în funcție de cât poluezi*”, menționăm că o astfel de taxă ar penaliza doar consumul nu

și poluarea, deoarece prin consumul unui litru de carburant o mașină cu norma de poluare Euro 1 va emite mai multe emisii poluante (*NOx*, *HC*, *CO*) decât una cu norma de poluare Euro 2 și cu mult mai multe decât una cu norma de poluare Euro 6 (tehnologia cea mai avansată la acest moment).

Inițiatorii nu au luat în considerare faptul că taxarea nu este proporțională cu gradul de poluare, dat fiind faptul că nu toate autovehiculele poluează la fel. Suma plătită este calculată per litru de carburant comercializat și nu în funcție de cantitatea de emisii poluante, metale grele, pulberi, etc. generată de fiecare autovehicul.

Un alt contraargument este că o taxă inclusă în prețul combustibilului ar influența întreg lanțul de produse și servicii, afectând astfel toți cetățenii României (în special cei cu venituri scăzute), nu doar pe cei cca. 300 mii care achiziționează anual un autoturism. Astfel, chiar și la un nivel extrem de scăzut, precum cel propus de 0.01 RON/litru, o ecotaxă pe combustibil ar afecta în mod substanțial competitivitatea economiei românești. Pe de alta parte, dat fiind că economia românească este energofagă la nivelul transporturilor, în general, și a transporturilor rutiere, în mod special, costul suplimentar al acestei măsuri se va propaga imediat în prețul de vânzare al tuturor produselor și serviciilor (mai ales cele de transport), ceea ce se va resimți ca o spirală inflaționistă într-o perioadă economică extrem de sensibilă.

4. De asemenea, în *Expunerea de motive* se menționează că este profund inequitabilă și discriminatorie pentru un posesor de autovehicul înmatriculat înainte de 2007 obligația de a plăti timbrul de mediu/taxă de primă înmatriculare/taxă pentru emisiile poluante, în comparație cu cei care au înmatriculat autovehicule în România după 2007.

Precizăm că această cerință este solicitată de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene, tocmai pentru a exista aceeași taxă pentru bunuri similare atât de pe piața internă europeană, cât și de pe piața națională, astfel încât achiziția unei mașini din alt stat al Uniunii Europene să nu fie defavorizată în comparație cu cea din parcul național.

5. Precizăm că taxa de poluare instituită prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr.50/2008 a suferit mai multe modificări în timp, în 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 această ordonanță nu

instituie o discriminare directă, dar generează o serie de efecte negative și disfuncționalități, fapt care a impus modificarea acesteia prin promovarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.9/2013, prin care se instituie timbrul de mediu, care să fie destinat exclusiv programelor de mediu și să fie în concordanță cu principiile europene în domeniul protecției mediului.

Așadar, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 9/2013 a fost promovată din necesitatea de a corela dezideratele naționale în ceea ce privește scăderea nivelului de poluare prin aplicarea unei taxe factorilor poluanți, cu cele europene, România fiind sancționată pentru taxarea inechitabilă instituită de vechea reglementare în domeniu.

Prin promovarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.9/2013 se asigură conformarea cu recomandările Comisiei Europene, cuprinse în Comunicarea din 14 decembrie 2012, potrivit căreia taxarea autoturismelor să nu se bazeze pe criterii specifice tehnologice, ci pe date de performanță obiective, disponibile în mod obișnuit și relevante din punctul de vedere al politicilor, cum ar fi emisiile de CO₂. Astfel, prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 9/2013 sunt taxate primordial emisiile generate de mașină, indiferent că este vorba de un autovehicul nou, un autovehicul second-hand care se înmatriculează pentru prima dată în România sau un autovehicul second-hand înmatriculat în România dar pentru care nu s-a achitat taxa specială pentru autoturisme și autovehicule sau taxa de poluare pentru autovehicule și pentru care se transcrie dreptul de proprietate.

6. Referitor la propunerea de abrogare a *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule și a Hotărârii Guvernului nr. 88/2013 pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr.9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule*, învederăm că prin acest pachet legislativ s-a urmărit remedierea deficiențelor semnalate de Curtea de Justiție a Uniunii Europene privind legislația națională în cauzele¹ C-402/09 Tatu și C-263/10 Nisipeanu. Astfel, a fost introdusă taxarea autovehiculelor la prima transcriere a dreptului de proprietate pentru cele pentru care nu s-a plătit taxa de primă înmatriculare.

¹ Considerentul (61) din Cauza C-402/09 Tatu și considerentul (29) din Cauza C-263/10 Nisipeanu: „Articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune ca un stat membru să instituie o taxă de poluare aplicată autovehiculelor cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru, dacă regimul acestei măsuri fiscale este astfel stabilit încât descurajează punerea în circulație, în statul membru menționat, a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre, fără însă a descuraja cumpărarea unor vehicule de ocazie având aceeași vechime și aceeași uzură de pe piața națională.”

Evidențiem faptul că prin măsura propusă intervine o dublă impunere a taxei pentru cei care din anul 2007 până în prezent au plătit taxa specială prevăzută de fostul cod fiscal, taxa de poluare, taxa pentru emisii poluante sau timbrul de mediu pentru autovehicule. În această situație, măsura propusă ar fi trebuit însoțită de un dispozitiv de returnare a sumelor deja încasate în situațiile descrise mai sus. Cadrul juridic actual prevede la art. 4 lit. c) și d) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr.9/2013* scutirea de la plata timbrului de mediu pentru autovehicule pentru cei care au achitat o formă anterioară a taxei.

7. Subliniem dispozițiile art. 15 alin. (1) din *Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare*, potrivit căroră „În cazurile în care se fac propuneri de elaborare a unor proiecte de acte normative a căror aplicare atrage micșorarea veniturilor (...) aprobate prin buget, trebuie să se prevadă și mijloacele necesare pentru acoperirea minusului de venituri (...).”

De asemenea, alin. (3) al aceluiași articol prevede faptul că „După depunerea proiectului legii bugetare anuale la Parlament, pot fi aprobate acte normative numai în condițiile prevederilor alin. (1), dar cu precizarea surselor de acoperire a diminuării veniturilor (...), aferente exercițiului bugetar pentru care s-a elaborat bugetul.”


În acest context, evidențiem faptul că prin *Hotărârea Guvernului nr.203/2013*² a fost aprobat bugetul de venituri și cheltuieli pe anul 2013 al Fondului pentru Mediu, al Administrației Fondului pentru Mediu, precum și *Lista proiectelor și programelor pentru protecția mediului finanțate din Fondul pentru mediu în anul 2013*. Suma provenită din încasarea taxei pentru emisii poluante constituie un procent de 44% din totalul veniturilor la Fondul pentru Mediu, astfel încât dacă ar fi abrogată *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 9/2013*, bugetul Fondului pentru Mediu ar fi lipsit de aproape jumătate din sursa de venit, fără nicio altă posibilitate de acoperire a minusului de venituri.

² pentru aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2013 al Fondului pentru mediu și al Administrației Fondului pentru Mediu

III. Punctul de vedere al Guvernului

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

Cu stimă,


Victor-Viorel PONTA

**DOMNULUI SENATOR GEORGE – CRIN LAURENȚIU
ANTONESCU
PREȘEDINTELE SENATULUI**