

## EXPUNERE DE MOTIVE

### **Secțiunea 1**

#### **Titlul proiectului de act normativ**

Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule

### **Secțiunea a 2-a**

#### **Motivul emiterii actului normativ**

În elaborarea strategiilor și politicilor economice ale guvernelor Uniunii Europene se consideră ca activitatea de protecție a mediului reprezintă o componentă necesară a transformării sistemului economic și a dezvoltării durabile a societății. Cele două componente de mediu și dezvoltare nu mai sunt considerate ca fiind independente, evidențiindu-se tot mai mult relația de reciprocitate dintre un mediu curat, dezvoltarea durabilă și o economie solidă.

Problemele de protecția mediului sunt de o complexitate deosebită, vizează toate sectoarele economiei naționale și solicită participarea, atât a tuturor factorilor interesați în protecția mediului, dar și a poluatorului.

Principiul suprem, căruia trebuie să i se subordoneze întreaga activitate economică și socială a unei țări îl constituie conservarea condițiilor de sănătate ale populației. Menținerea posibilităților și condițiilor de viață pentru generațiile viitoare printr-o utilizare rațională a resurselor naturale este considerată ca fiind cheia unei dezvoltări durabile.

România urmează tendința internațională de a fundamenta politica mediului pe principiul poluatorul plătește. Principiul “poluatorul plătește” constituie elementul cheie ce direcționează strategia de protecția calității mediului și statutează obligația poluatorului de a suporta cheltuielile legate de prevenirea și controlul poluării, fiind responsabil pentru pagubele produse.

Taxa specială pentru autovehicule, cu un pronunțat caracter de taxă pe poluare, introdusă în România începând cu data de 1 ianuarie 2007 este un instrument având ca principal scop modificarea comportamentului de deteriorare a mediului. Taxa specială auto se plătește cu ocazia primei înmatriculări a autovehiculelor pe teritoriul României și este considerată o alternativă de tranziție, instituită ca urmare a faptului că după aderarea la Uniunea Europeană, în conformitate cu principiul liberei circulații a mărfurilor între statele membre, România a renunțat la actele normative care restricționau înmatricularea autovehiculelor cu norma de poluare mare (menționăm că de la 1.07.1998 nu era permisă înmatricularea autovehiculelor non-euro și Euro 1, iar de la 1.01.2002 și a celor cu Euro 2).

Absența unor instrumente economice care să includă în preț și costurile sociale (costurile generate de poluarea aerului și cea sonoră, costurile provocate de accidente, costurile care apar datorită timpului pierdut în blocările de trafic etc.) duce la subevaluarea

unor bunuri și transmite semnale și stimulente eronate, conducând la folosirea inefficientă și risipirea resurselor.

Bineînțeles că este dificil de estimat valoarea economică a externalităților, iar anumite externalități nici nu pot fi evaluate, ca, de exemplu, pierderea unei vieți într-un accident de mașină. Cu toate acestea, costurile externe ale transportului rutier în Uniunea Europeană arată ca fiind mari, EU cheltuind în medie 4,2% din PIB în fiecare an (EEA, 1996). Pentru țările cu economii în tranziție, cazul României, acești indicatori urcă masiv pe măsură ce mașinile sunt mai vechi și mai poluante decât în vest.

Totuși, avantajul unei economii în tranziție, cazul României, este că poate anticipa aceste consecințe. Ca urmare, Ministerul Mediului și Gospodăririi Apelor a demarat în februarie 2006 o serie de acțiuni pentru introducerea unei taxe ecologice, un mecanism economico-financiar bazat pe principiul "poluatorul plătește", care urma să fie aplicată cu ocazia primei înmatriculări a tuturor vehiculelor cu motor în România, atât în cazul celor noi cât și în cazul celor rulate, achiziționate din afara țării dar și celor produse în România.

Promovând o politică de armonizare cu legislația și directivele Uniunii Europene în materie de protecție a mediului, Guvernul României a susținut un act normativ care reglementa introducerea unei taxe speciale pentru autoturisme și autovehicule începând cu data de 1 ianuarie 2007.

Parlamentul României, la propunerea Guvernului, a decis instituirea unei taxe speciale pentru autovehicule care, **în conformitate cu prevederile art. 214<sup>1</sup> – 214<sup>3</sup> din Legea nr. 571/2003** privind Codul Fiscal, cu modificările și completările ulterioare, este plătită de orice persoană fizică sau juridică, care înmatriculează pentru prima dată în România un autoturism sau autovehicul.

Față de sistemul actual de calcul al taxei speciale pentru autoturisme și autovehicule, reglementat la Titlul VII din Codul fiscal, Comisia Europeană a considerat că se încalcă principiile Tratatului de instituire a Comunității Europene, în sensul că se aplică un regim discriminatoriu pentru autovehiculele second hand achiziționate din alte state membre.

Pentru respectarea principiilor comunitare de impozitare și pentru stoparea continuării procedurii de constatare a neîndeplinirii obligațiilor de stat membru, se propune abrogarea articolelor din Codul fiscal care reglementează actualul regim de taxare a autovehiculelor.

România susține în totalitate regulile pieței interne. Taxa pe poluarea auto este un instrument de protecție a mediului și este determinată de emisia de dioxid de carbon produsă de fiecare mașină. Guvernul României își menține poziția că trebuie evidențiată diferența dintre mașinile high și low poluatoare și propune prezentul proiect de ordonanță de urgență a Guvernului.

Neadoptarea în regim de urgență a prezentului proiect de ordonanță, în conformitate cu cerințele din avizul motivat (document care marchează cea de-a 2-a și ultima etapă a fazei precontencioase a procedurii de constatare a neîndeplinirii obligațiilor de stat membru) poate conduce la sesizarea Curții de Justiție a Comunității Europene.

## **1. Descrierea situației actuale**

Începând cu 1 ianuarie 2007, au fost eliminate toate măsurile care permiteau

limitarea importului în România a autovehiculelor care nu îndeplinesc cel puțin norma de poluare Euro 3.

În această situație, dacă nu s-ar fi întreprins măsuri corespunzătoare prin introducerea unei taxe ecologice, consecințele directe și imediate ar fi fost:

- facilitarea intrării în România a unui număr foarte mare de autovehicule second hand cu vechime mai mare de 10 ani, în condițiile în care vârsta medie a parcului auto din România este de peste 13 ani, iar în structura acestuia autoturismele cu norma de poluare non-euro, euro 1 și euro 2, reprezentau în 2005 aproximativ 90%. Spre deosebire de alte țări cu economii în tranziție (Bulgaria, Polonia), care în 2007 au achiziționat peste jumătate de milion de mașini mai vechi de zece ani, potrivit Raportului Direcției regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor din cadrul Ministerului de Interne și Reformei Administrative, reiese că în anul 2007 în România, în condițiile aplicării taxei auto, au fost înmatriculate pentru prima dată 437 000 autoturisme, din care 124 000 autoturisme second hand și restul de 313 000 autoturisme noi, care reprezintă peste 70% din totalul autoturismelor introduse în România;

- multe din autovehiculele vechi achiziționate din cauza prețurilor foarte mici, ar fi ajuns în scurt timp deșeuri care ar fi afectat grav calitatea mediului și a vieții populației, în special în marile orașe confruntate cu probleme serioase de blocaje a traficului auto, lipsa locurilor de parcare, emisii de noxe, accidente de circulație etc.;

- impactul negativ asupra bugetului de stat obligat să asigure costuri suplimentare în vederea dezmembrării sau casării acestor autoturisme. La nivelul Uniunii Europene se discută tot mai intens asupra unei directive de scoatere din circulație începând cu anul 2011 a autoturismelor non-euro. În aceste condiții, România va asigura de la bugetul de stat toate costurile de casare și dezmembrare a autoturismelor non-euro;

- îndeplătarea de obiectivele de protecție a mediului angajate de țara noastră. Precizăm că România este semnatară a Protocolului de la Kyoto și s-a angajat ca în perioada 2008 – 2012 să reducă cu 8% emisiile de gaze cu efect de seră față de anul de bază 1989 și să reducă progresiv, până în anul 2010, emisiile naționale de SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> și compuși organici volatili până la un plafon acceptabil. În caz contrar, țara noastră este pasibilă de penalizări extrem de severe din partea Uniunii Europene, care vor fi suportate tot de contribuabili, „beneficiari” ai poluării și schimbărilor climatice.

Avându-se în vedere riscurile enumerate anterior Guvernul României susține, în continuare, necesitatea aplicării taxei pe poluarea auto ca instrument de protecție a mediului. Luând în considerare criticile opiniei publice, unele nemulțumiri exprimate de societatea civilă și reprezentanții partidelor politice, Guvernul României a luat decizia de reconsiderare a filosofiei taxei pe poluarea auto.

În forma actuală, taxa specială auto se calculează în funcție de capacitatea cilindrică, norma de poluare, un indice de corelare și vechimea autovehiculului. Potrivit principiilor actuale de calcul, taxa auto crește pe măsură ce vechimea autovehiculului este mai mare. Această formula de calcul a fost decisă în urma analizei comportamentului cumpărătorului român și a specificității pieței auto. La recomandarea Comisiei Europene și în urma consultărilor cu reprezentanții societății civile, Guvernul României propune o nouă modalitate de calcul a taxei auto.

În forma actuală, taxa auto se achită la unitățile trezoreriei statului și se face venit la bugetul de stat. De menționat că, această decizie a urmat tendința țărilor Europei de Vest, unde reforma bugetară este orientată spre o reșezare a eco-impozitelor, astfel că veniturile din eco-impozite să intre în bugetul guvernului central. Obiectivul final al reformei eco-impozitelor este de a schimba impozitele de la “bune”, cum sunt impozitul pe salariu (forța de muncă) sau impozitul pe venit, la “rele”, cum sunt cele pentru poluare sau consumul resurselor. În urma consultărilor cu reprezentanții societății civile, Guvernul României a acceptat să modifice această prevedere, iar cuantumul acestei taxe se va face venit la bugetul Fondului pentru Mediu.

Comisia Europeană nu a contestat niciodată instituirea taxei ca atare, ci a solicitat reșezarea modalității de calcul în sensul armonizării legislației românești cu cea europeană, invocând necesitatea respectării prevederilor art.90 din Tratat, potrivit cărora nici un stat membru nu trebuie să supună în mod direct sau indirect produsele din alte state membre unor impozite interne de orice natură ar fi acestea, superioare celor care se aplică în mod direct sau indirect produselor naționale similare.

Față de această observație a Comisiei Europene, menționăm că potrivit reglementărilor naționale, taxa pentru autoturismele noi, care se plătește cu ocazia primei înmatriculări în România, este aceeași, indiferent de proveniența lor, respectiv din producția internă, import sau din achiziții intracomunitare.

Problema care a apărut în cazul țării noastre s-a datorat nivelului ridicat de taxare a autovehiculelor second hand provenite din achiziții din alte state membre, considerându-se că reprezintă o barieră privind libera circulație a mărfurilor. În acest caz, prima recomandare a Comisiei a fost ca taxa să se reducă pe măsură ce valoarea autoturismului scade.

Referitor la procedura de infringement, precizăm că aceasta a fost declanșată ca urmare a modalității de calcul a taxei și nu pentru instituirea acesteia.

Modificarea regimului național privind taxarea autovehiculelor, potrivit reglementărilor Comisiei Europene, poate conduce la stoparea procedurii de infringement, fără consecințe nefavorabile pentru România, dar numai dacă aceasta se realizează în termenul stabilit de comun acord cu Comisia.

## **2. Schimbări preconizate**

Se vor abroga din Codul fiscal reglementările privind taxa specială pentru autoturisme și autovehicule și se va promova un act normativ distinct privind taxa pe poluare pentru autovehicule, având ca scop principal protecția mediului.

Cuantumul acestei taxe se va face venit la bugetul Fondului pentru Mediu (spre deosebire de situația actuală când taxa specială se face venit la bugetul de stat) și se va gestiona de Administrația Fondului pentru Mediu, sumele încasate fiind utilizate pentru finanțarea următoarelor programe și proiecte pentru protecția mediului :

- a) programul de stimulare a înnoirii parcului auto național ;
- b) programul național de îmbunătățire a calității mediului prin realizarea de spații verzi în localități;
- c) proiecte sau programe de înlocuire sau completare a sistemelor clasice de

încălzire cu sisteme care utilizează energie solară, energie geotermală și energie eoliană;

- d) proiecte sau programe privind producerea energiei din surse regenerabile: eoliană, geotermală, solară, biomasă, microhidrocentrale;
- e) proiecte sau programe privind împădurirea terenurilor degradate sau defrișate;
- f) proiecte sau programe de renaturare a terenurilor scoase din patrimoniul natural;
- g) proiecte sau programe de realizare a pistelor pentru bicicliști.

La elaborarea proiectului de act normativ s-a ținut seama în primul rând de recomandările Comisiei privind:

- stabilirea unui coeficient de reducere a taxei, care să conducă la diminuarea taxei de poluare auto proporțional cu deprecierea reală a autovehiculelor;
- cuantumul taxei să nu depășească valoarea reziduală a taxei aferentă autovehiculelor cu aceeași marcă și vechime, deja înmatriculate în România;
- asigurarea unui sistem de rambursare a taxei reziduale, în cazul revânzării autovehiculului într-un alt stat membru sau al exportului;
- asigurarea unei proceduri de contestare a taxei de poluare auto, atunci când plătitorul este nemulțumit de nivelul taxei percepute.

În același timp, față de sistemul de calcul al taxei speciale, pentru regimul taxei pe poluare, tot ca urmare a recomandărilor Comisiei și pentru respectarea principiilor de echitate privind impozitarea, se propun în principal următoarele modificări :

**1. reșezarea modalității de calcul a taxei prin:**

- a) extinderea scalei aferente vârstei până la 15 ani;
- b) aplicarea unor cote de reducere mai mari pentru intervalul de la o lună până la 6 ani;
- c) utilizarea, în cazul autoturismelor cu norma de poluare Euro 4 și Euro 3, ca elemente de calcul a taxei: emisiile de CO<sub>2</sub> (cu o pondere în cadrul formulei de calcul de 30%) și norma de poluare (cu o pondere în cadrul formulei de calcul de 70%). Justificarea folosirii unui raport de 30% pentru emisiile de CO<sub>2</sub> și a 70% pondere în cazul normei de poluare se regăsește exclusiv în faptul ca emisiile de CO<sub>2</sub> deși sunt foarte dăunătoare mediului înconjurător ele produc, totuși, efecte doar generale și pe termen foarte lung, spre deosebire de celelalte noxe emise de autovehicule care sunt responsabile de cea mai mare parte a poluării, a bolilor pulmonare și constituie o cauză frecventă a deceselor, în special, în mediul urban;
- d) utilizarea, pentru autoturisme cu norma de poluare Euro 2, Euro 1 și Non-euro, doar a criteriului privind norma de poluare;

**2. simplificarea formulei de calcul prin eliminarea coeficientului de corelare;**

**3. reșezarea sferei de aplicare a excepțiilor și scutirilor de la plata taxei;**

**4. restituirea diferenței de taxă pentru autovehiculele scoase din parcul național, ca urmare predării lor în vederea dezmembrării ori ca urmare distrugerii accidentale a acestora și predate în vederea dezmembrării;**

5. restituirea diferenței de taxă rezultată din modificarea legislației, astfel încât să se restituie la cererea persoanelor îndreptățite diferența între taxa plătită începând cu 1 ianuarie 2007 și taxa pe care ar fi plătit-o în situația în care legea ar fi respectat în totalitate principiile pentru care Comisia Europeană a declanșat procedura de infringement. Persoanele care conform actualei formule au plătit mai puțin nu vor face obiectul unei recalculări.

### **3. Alte informații**

În data de 11 martie 2008 s-a adoptat Rezoluția Parlamentului European privind politica europeană în domeniul transportului durabil. Ținând seama de politicile europene în domeniul energiei și al mediului, prin acest document se subliniază impactul negativ al poluării ca rezultat al dezvoltării aglomerărilor urbane și a creșterii numărului de autovehicule.

Conform previziunilor Comisiei, sectorul transporturilor utilizează cca. 70% din cantitatea totală de carburanți consumată la nivelul UE, iar emisiile de gaze sunt în continuă creștere în condițiile în care cererea de energie din acest sector va crește cu cel puțin 30% până în 2030. Spre exemplu, în 2005, acest sector a contribuit în proporție de 24,1% la emisiile totale de gaze cu efect de seră - CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O- înregistrate la nivelul UE. Traficul urban generează 40% din emisiile de CO<sub>2</sub> și 70% din celelalte emisii poluante, iar aglomerarea traficului rutier costă UE aproximativ 1% din PIB.

În aceste condiții, Parlamentul European consideră că trebuie adoptate imediat la nivelul tuturor statelor membre o combinație de măsuri, care să includă în special: progresele tehnologice (măsuri care permit îmbunătățirea eficienței energetice, standarde/norme noi pentru motoare și carburanți, utilizarea noilor tehnologii și a carburanților alternativi); instrumente de piață (taxe/tarife bazate pe impactul asupra mediului sau gradului de aglomerare a traficului, stimulente fiscale, un sistem de comercializare a cotelor de emisie -ETS- care să țină cont de caracteristicile specifice ale diferitelor moduri de transport); precum și măsuri de însoțire pentru optimizarea folosirii mijloacelor de transport și a infrastructurilor și pentru stimularea operatorilor economici și a cetățenilor de a-și schimba obiceiurile.

### **Secțiunea a 3-a**

#### **Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ**

##### **1. Impactul macroeconomic**

Prin aplicarea taxei pe poluarea auto și colectarea veniturilor la bugetul Fondului pentru Mediu, se va asigura un proces mai eficient de finanțare a programelor de mediu și o gestionare mai transparentă a fondurilor colectate.

Programul de stimulare a înnoirii parcului auto național, proiectele de împăduriri și realizarea pistelor pentru bicicliști au un impact pozitiv asupra calității aerului ambiental prin reducerea poluării produse de autovehicule și decongestionarea traficului auto în

marile orașe.

## 2. Impactul asupra mediului de afaceri

Existența acestei taxe și consecințele aplicării ei conduc la întinerirea parcului auto și stimulează producția autohtonă de autoturisme.

## 2. Impactul social

Printr-o mai bună administrare a fondului de mediu se vor extinde spațiile verzi în localități prin crearea de parcuri și scuaruri, precum și de aliniamente plantate, care au un rol deosebit în atenuarea zgomotului și vibrațiilor din trafic, contribuind totodată la îmbunătățirea calității aerului și solului.

Prin proiectele de stimulare a producției de energie din surse regenerabile, respectiv energie solară, energie geotermală și energie eoliană, se asigură creșterea eficienței energetice, protejarea resurselor naturale și reducerea emisiei de gaze cu efect de seră.

## **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)**

Inițiatorii acestui proiect țin să menționeze că promovarea unor instrumente economico-financiare de protecție a mediului are drept scop combaterea cât mai eficientă a fenomenului poluării, iar veniturile din taxele pe poluare sunt utilizate pentru co-finanțarea investițiilor de mediu prioritare.

#### **Pe termen scurt :**

Scad veniturile bugetului de stat, respectiv cele prevăzute a se încasa în anul 2008 din taxa actuală, cu cca.300 milioane lei, la care se va adăuga și influența rezultată din restituirea diferențelor de taxă. De menționat că fondurile colectate se constituie în surse de co-finanțare pentru proiecte de mediu prioritare, iar restituirea sumelor celor care au plătit mai mult conform actualei formule de calcul, sunt mult mai reduse decât sumele ce ar fi stabilite drept despăgubire prin sentințe judecătorești definitive.

#### **Pe termen lung (5 ani):**

Nu a fost prevăzut.

## **Secțiunea a 5-a**

### **Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare**

#### 1. Proiecte de acte normative suplimentare

1. Proiect de hotărâre a Guvernului pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a prevederilor ordonanței de urgență.

2. Proiect de modificare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr.196/2005 privind Fondul pentru mediu, aprobată prin Legea nr.105/2006, cu modificările și completările ulterioare.

#### 2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară

Măsurile sunt compatibile cu prevederile art.90 din Tratatul de instituire a Comunității

Europene, taxa fiind neutră din punct de vedere fiscal.

### 3. Hotărâri ale Curții Europene de Justiție și alte documente

Cauza nr. 112/84 *Humblot*, hotărârea din 9 mai 1985; cauza nr. C-47/88 *Comisia în contradictoriu cu Danemarca*, hotărârea din 11.12.1990; cauza nr. C-345/93 *Nunes Tadeu*, hotărârea din 09.03.1995; cauza nr. C-375/95 *Comisia în contradictoriu cu Grecia*, hotărârea din 23.10.1997; cauza nr. C-393/98 *Gomes Valente*, hotărârea din 22.02.2001; cauza nr. C-313/05 *Brzezinski*, hotărârea din 18.01.2007; cauza nr. C-74/06 *Comisia în contradictoriu cu Grecia*, hotărârea din 20.09.2007.

Caracteristicile fiscalității aplicate autovehiculelor sub incidența dreptului comunitar, astfel cum sunt acestea determinate prin jurisprudența Curții de Justiție, se regăsesc în trăsăturile taxei stabilite prin prezentul proiect de act normativ.

Alt document pe care îl considerăm relevant în fundamentarea prezentului proiect de act normativ este și Rezoluția Parlamentului European din 11 martie 2008 privind politica europeană în domeniul transportului durabil, ținând seama de politicile europene în domeniul energiei și a mediului, în care se subliniază că pentru atingerea scopurilor acestei politici este deosebit de important să se recurgă la instrumente de piață pentru promovarea vehiculelor cu un consum redus de carburant și nivel redus de emisii (scutiri de taxe, reforma accizelor asupra autovehiculelor în funcție de nivelul emisiilor poluante și de eficiența lor în ceea ce privește consumul de carburant, stimulente pentru scoaterea din circulație a celor mai poluante autovehicule și pentru achiziționarea de mașini noi, cu nivel redus de emisii), pentru care se recomandă adoptarea proiectului de directivă privind taxarea autovehiculelor.

### 4. Evaluarea conformității

Măsurile sunt compatibile cu prevederile art.90 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, taxa fiind neutră din punct de vedere fiscal.

### 5. Alte acte normative și/sau documente interne și internaționale din care decurg angajamente

Prin adoptarea Moțiunii simple de cenzură introdusă în Parlamentul României, la începutul anului 2008, Guvernul a luat măsuri de modificare în totalitate a regimului taxei auto în concordanță cu recomandările Comisiei Europene și politica de protecție a mediului.

Prin noul sistem de taxare se vor asigura condițiile necesare respectării obiectivelor de protecție a mediului prevăzute în Protocolul de la Kyoto, al cărui semnatar este și România.

De asemenea, noul sistem de taxare se înscrie și pe linia instrumentelor de piață pentru promovarea vehiculelor cu consum redus de carburant și nivel redus de emisii, în spiritul politicii europene în domeniul energiei și a mediului.

În domeniul **energie și schimbări climatice**, Consiliul European din 2008 a avut o primă discuție asupra pachetului legislativ cu privire la schimbările climatice și energia din surse regenerabile, prezentat de Comisie la 23 ianuarie 2008. Documentul conține



propunerea Comisiei de partajare, între statele membre, a angajamentelor asumate de UE, în Consiliul European din martie 2007, în reducerea emisiilor de gaz cu efect de seră și creșterea ponderii energiilor regenerabile. Pachetul repartizează între statele membre, prin criterii și ținte, obiectivele UE asumate la Consiliul European de primăvară din 2007, respectiv de reducere, până în 2020, cu 20% a emisiilor de CO<sub>2</sub> la nivelul UE și creșterea, în același interval de timp, cu până la 20% a ponderii energiilor din surse regenerabile, Consiliul, în colaborare cu Parlamentul European, urmărește luarea unei decizii politice până la sfârșitul anului 2008 și adoptarea pachetului la începutul anului 2009, în cursul actualei legislaturi a Parlamentului European. Principalele componente ale pachetului vizează: (1) tranzacționarea la nivel comunitar - în cadrul schemei de comercializare (EU ETS) - a certificatelor provenind din sectoare esențiale ale economiei, precum producția de energie și industriile energo-intensive; (2) fixarea unor ținte naționale pentru diminuarea emisiilor de gaz cu efect de seră din sectoarele neacoperite de schema de comercializare EU ETS (transport, agricultură, încălzirea locuințelor, depozitarea deșeurilor, servicii, etc.); (3) fixarea de ținte naționale pentru creșterea ponderii energiei din surse regenerabile în consumul total de energie.

Pachetul conține următoarele propuneri de ținte naționale pentru România:

- Limitarea creșterii cantității de emisii de gaz cu efect de seră la +19 % în 2020 față de 2005, numai pentru sectoarele non ETS;
- Atingerea, în 2020, a unui nivel de 24% a energiilor regenerabile în totalul consumului energetic (referință anul 2005, când nivelul a fost de 17,8%).

## 6. Alte informații

- În domeniul taxării autoturismelor și al autovehiculelor nu există încă o directivă europeană care să impună taxarea autovehiculelor pe baza unor criterii unice. Aceasta este și explicația faptului că încă 16 State Membre practică sisteme de taxare a mașinilor (între care : Ungaria, Grecia, Danemarca, Spania, Belgia, Olanda, Cipru, Austria, Finlanda), modalitatea de calcul fiind cea care diferă de la un stat la altul.

Din acest punct de vedere, menționăm că unele dintre statele aflate în perioada de preaderare la Uniunea Europeană, ori imediat după aderare, care au instituit taxe pentru limitarea introducerii pe teritoriile lor a autovehiculelor second hand și pentru care Comisia a inițiat procedura de infringement, au fost obligate prin hotărâri ale Curții Europene de Justiție să întreprindă măsuri pentru modificarea sistemului de taxare și restituirea taxei după caz.

De asemenea, precizăm ca există un proiect de directivă privind taxarea autoturismelor, care se află în dezbaterile Consiliului European, față de care Parlamentul European si-a exprimat de curând sprijinul, solicitând Comisiei Europene urgentarea măsurilor de elaborare și adoptare a acesteia. Ținând cont de faptul că obiectivul strategic al Comunității constă în reducerea emisiilor poluante ce provin de la autoturisme, în proiectul de directivă este prevăzută o taxare a acestora bazată pe elementul CO<sub>2</sub>. Acest regim se propune a se aplica începând cu 1 ianuarie 2011. În acest sens, în proiectul de directivă se prevede că Statele Membre trebuie să ia toate măsurile corespunzătoare pentru implementarea prevederilor acesteia cel târziu până la data de 31 decembrie 2010.

- Abrogarea Capitolului II<sup>1</sup> – Taxe speciale pentru autoturisme și autovehicule - de la

Titlul VII din Legea nr.571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare.

#### **Secțiunea a 6-a**

##### **Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ**

Au fost consultați partenerii de dialog social, respectiv Comisia de Dialog Social și Consiliul Economic și Social.

Au existat consultări cu reprezentanți ai ONG-urilor care au ca scop protejarea mediului și promovarea de măsuri privind reducerea poluării.

De asemenea, a fost consultată și Asociația Producătorilor și Importatorilor de Autovehicule, asociație care are între membrii ei atât producători naționali, cât și importatori de autovehicule noi și second-hand, parteneri de dialog social asupra cărora prezentul act normativ produce efecte din punct de vedere al afacerilor pe care le derulează.

În data de 10 aprilie a.c. a avut loc audierea publică cu tema „Poluarea auto versus protejarea mediului. Cat suntem dispuși să investim pentru un aer mai curat?”. Evenimentul s-a desfășurat în Palatul Parlamentului, Camera Deputaților, sala Nicolae Iorga. Audierea Publică a fost inițiată de Guvernul României, inițiatorii proiectului de act normativ (Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile și Ministerul Economiei și Finanțelor) cu asistența tehnică a Academiei de Advocacy. Au fost înregistrate 101 de depoziiții scrise, dintre care 38 s-au înscris la cuvânt. În timpul evenimentului 29 de depozanți și-au susținut verbal poziția, în fața audienței și a experților. Structura depoziițiilor este: instituții care susțin inițiatorul – 9; organizații neguvernamentale, cu precădere de protecția mediului – 18; reprezentanți ai partidelor politice – 3 (PLD, PC, PNL); persoane juridice – 6; sindicate – 1; persoane fizice – 64;

În data de 17 aprilie a.c., Comisia de experți a organizat o conferință de presă în care a prezentat publicului concluziile audierii.

În data de 17 aprilie a.c. s-a înaintat Guvernului un raport care conține concluziile audierii publice și recomandările comisiei de experți.

De remarcat ca, toate depoziițiile recunosc principiul „poluatorul plătește”.

Proiectul actului normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ prin avizul nr.492/2008.

#### **Secțiunea a 7-a**

##### **Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ**

Au fost respectate prevederile Legii nr.52/2003.

#### **Secțiunea a 8-a**

##### **Măsuri de implementare**

Se propune ca actul normativ să intre în vigoare la 1 iulie 2008 și până la această dată, în aplicarea lui vor fi emise toate reglementările legale necesare pentru a putea fi pus în aplicare (norme metodologice).

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de lege anexat, în vederea aprobării Ordonanței de urgență a Guvernului pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

**PRIM-MINISTRU**



**CĂLIN POPESCU-TARICELANU**