

## **EXPUNERE DE MOTIVE**

### **Secțiunea 1**

#### **Titlul prezentului act normativ**

#### **LEGE**

pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule

### **Secțiunea a 2-a**

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

#### **1. Descrierea situației actuale**

Comparativ cu celelalte state din UE-27, conform raportului Comisiei Europene „Tendințele taxării în Uniunea Europeană, ediția 2010”, pe baza datelor din anul 2008, veniturile fiscale provenite din taxe de mediu reprezentau 1,8% din PIB, respectiv 6,3% din totalul taxelor, aceste valori situând România pe locul 25, respectiv locul 17.

În privința veniturilor din taxe pe poluare/exploatare resurse naturale, România ocupa locul 22, atât ca pondere din PIB cât și ca procent din totalul taxelor.

Referitor la veniturile din taxe pe carburanții de transport, România se situa pe poziția 23, cu 1,1% din PIB, respectiv pe locul 14, cu 4,0% din totalul taxelor.

Veniturile din taxele de mediu au înregistrat o scădere globală în ultimii ani.

În prezent, în România, taxa pe poluare pentru autovehicule este reglementată prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 327 din 25 aprilie 2008, modificată ulterior prin următoarele acte normative:

- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 208/2008 pentru stabilirea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule, abrogată prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule;

- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule;

- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 7 din 18 februarie 2009 privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule;

De la data de 1 ianuarie 2011 intră în vigoare Norma Euro 5 pentru înmatricularea, vânzarea și introducerea în circulație a vehiculelor noi, conform

Regulamentului CE nr. 715/2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

În prezent autovehiculele cu Norma de poluare Euro 5 sunt scutite de la plata taxei pe poluare.

Unul dintre obiectivele prioritare ale Guvernului este acela ca România să dispună de un parc național auto cu o performanță de mediu mai ridicată, și în consecință o mai bună calitate a aerului, fapt compatibil cu obiectivele și normele de drept europene.

Fondurile provenite din colectarea taxei pe poluare constituie peste 80% din sursa de venit a Administrației Fondului pentru Mediu, care finanțează programe și proiecte de mediu cu rezultate concrete și imediate, cum este și Programul de stimulare a înnoirii Parcului auto național (programul "Rabla").

Prin Programul de stimulare a înnoirii Parcului auto național este încurajată achiziția autovehiculelor noi, mai sigure, mai puțin poluante și mai eficiente din punct de vedere energetic, prin incorporarea celor mai noi tehnologii.

Taxa pe poluare încurajează achiziția de autoturisme electrice, cele echipate cu tehnologie de propulsie hibridă și cele dotate cu tehnologii avansate de reducere a emisiilor poluante, pentru aceste categorii taxa fiind zero.

Din motivele susmenționate se impune modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările ulterioare.

## **2. Schimbări preconizate**

Principalele schimbări preconizate sunt următoarele:

- introducerea unei taxe pe poluare, de la 1 ianuarie 2011, odată cu intrarea în vigoare a Normei Euro 5 pentru înmatricularea, vânzarea și introducerea în circulație a vehiculelor noi, conform art.10 alin.(3) din Regulamentul (CE) nr.715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.
- concomitent cu introducerea taxării autovehiculelor cu motoare Euro 5, se preconizează un nivel relativ scăzut al acesteia.
- intensificarea aplicării principiului „poluatorul plătește”, prin diferențierea mai accentuată a taxării între normele de poluare, în defavoarea normelor inferioare, precum și prin creșterea taxei pentru autovehicule cu vârste mai mari de 10 ani.
- prin ajustarea taxelor este încurajată folosirea autovehiculelor mai puțin poluante și mai prietenoase cu mediul, cele mai favorizate fiind cele electrice, cele hibride și cele dotate cu tehnologii avansate de reducere a emisiilor poluante.
- includerea categoriei autovehiculelor speciale echipate corespunzător și pentru stingerea incendiilor, având în vedere faptul că acestea fac parte din categoria vehiculelor folosite în cadrul serviciilor de urgență, pe lângă cele de descarcerare.

Având în vedere că taxa pe poluare pentru autovehicule se datorează o singură dată la înmatricularea acestora în parcul național și că legea prevede restituirea valorii reziduale a taxei în cazul în care autovehiculul este scos din parcul național, a fost completat art. 4 cu o nouă prevedere, în scopul reglementării situațiilor în care un autovehicul este înmatriculat, se plătește taxa, după care acesta este scos din parcul național, cu restituirea valorii reziduale a taxei, după care acesta este înmatriculat din nou, fără plata taxei.

Precizăm că dovada dobândirii autovehiculului este necesară pentru calcularea taxei și pentru eventuala încadrare a solicitării în situațiile de excepție.

Prezentul proiect de ordonanță de urgență crează cadrul legal pentru reglementarea modificărilor propuse pe baza obiectivelor de mediu stabilite, asigurând alinierea legislației naționale la standardele europene în domeniu și îndeplinirea obligațiilor României ca stat membru al Uniunii Europene.

România are astfel obligația de a respecta prevederile Tratatului de aderare la Uniunea Europeană, ratificat prin Legea nr.157/2005. Totodată, toate statele membre au obligația respectării prevederilor Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene. Potrivit prevederilor art.288 din acest tratat, “regulamentul are aplicabilitate generală, este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în fiecare stat membru”, iar în conformitate cu art.258, “încălcarea oricărei obligații care revine statului membru în temeiul tratatelor, poate declanșa procedura de infringement de către Comisie, împotriva statului respectiv”.

Precizăm că aceste prevederi se regăsesc și în cuprinsul Tratatului privind Uniunea Europeană.

Având în vedere cele susmenționate, orice întârziere a punerii în aplicare a prevederilor regulamentului susmenționat față de termenul prevăzut, respectiv 1 ianuarie 2011, poate aduce prejudicii importante, prin declanșarea procedurii de infringement de către Comisia Europeană împotriva României, fapt care impune adoptarea prin ordonanță de urgență a Guvernului a prezentului act normativ.

Luând în considerare cele prezentate, precum și faptul că aceste elemente vizează interesul public și constituie situații de urgență și extraordinare, a căror reglementare nu poate fi amânată, considerăm că sunt întrunite condițiile prevăzute de art.115 alin.(4) din Constituția României, republicată, pentru a putea fi adoptat prezentul proiect de act normativ.

### **3. Alte informații**

Nu este cazul

## **Secțiunea a 3-a**

### **Impactul socio-economic al prezentului act normativ**

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

Prin prezentul act normativ se asigură premisele unei dezvoltări durabile la nivel național.

#### **1<sup>1</sup>. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat**

Impactul asupra mediului concurențial este unul pozitiv, prin stimularea concurenței în cadrul activităților din domeniile construcției, comercializării, întreținerii și reparațiilor, importului-exportului și asigurării autovehiculelor, precum și în domeniul producției și distribuției carburanților pentru autovehicule. În sensul acesta sunt stimulate activitățile legate de autovehicule mai sigure, mai puțin poluante și mai eficiente din punct de vedere energetic.

## **2. Impactul asupra mediului de afaceri**

Impactul asupra mediului de afaceri este unul pozitiv prin stimularea orientării afacerilor legate direct sau indirect de domeniul autovehiculelor, în linie cu tendințele tehnico-economice, sociale și cu obiectivele de mediu, la nivelul Uniunii Europene.

## **3. Impactul social**

Impactul social este unul pozitiv, atât prin asigurarea unei conștientizări mai puternice a societății cât și prin contribuția efectivă la îmbunătățirea calității mediului și sănătății umane.

Totodată, veniturile provenite din taxa pe poluare, asigură finanțarea, prin Fondul pentru Mediu, a unor programe și proiecte de mediu cu rezultate concrete și imediate, cum sunt Programul de stimulare a înnoirii Parcului auto național (programul „Rabla”), programul „Casa Verde”, Programul național de îmbunătățire a calității mediului prin realizarea de spații verzi în localități, Programul de îmbunătățire a calității mediului prin împădurirea terenurilor agricole degradate, ș.a.

## **4. Impactul asupra mediului**

Impactul asupra mediului și a sănătății umane va fi unul pozitiv deoarece toate schimbările preconizate se aliniază reglementărilor și obiectivelor de mediu stabilite la nivelul UE, respectând unul din principiile de bază și anume „poluatorul plătește”. Se vizează, de asemenea, respectarea obligațiilor României privind atingerea țintelor naționale de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, așa cum acestea decurg din Pachetul legislativ Energie – Schimbări climatice.

Lărgirea și restructurarea bazei de aplicare a taxei pe poluare asigură creșterea bugetului de venituri al Administrației Fondului pentru Mediu cu impact pozitiv asupra creșterii capacității de finanțare a programelor și proiectelor de mediu, cu un accent deosebit pe Programul de stimulare a înnoirii Parcului auto național.

## **5. Alte informații**

Nu este cazul.

### **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)**

Prezentul act normativ are impact pozitiv asupra bugetului Fondului pentru mediu, veniturile acestuia crescând prin aplicarea taxei și asupra autovehiculelor cu normă de poluare Euro 5, pentru care la acest moment nu se datorează și prin majorarea taxei

pentru autovehiculele mai vechi și mai poluante din norma de poluare Euro 4 - non Euro.

Precizăm că nu putem aprecia o valoare exactă a acestei creșteri, având în vedere că taxa se aplică tuturor autovehiculelor care se înmatriculează pentru prima dată în România, la momentul acesta neputând fi estimat numărul acestora, precum și celelalte elemente care stau la baza calculului. (cilindre, normă de poluare, emisie de CO<sub>2</sub>, vechimea).

## **Secțiunea a 5-a**

### **Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare**

#### **1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:**

##### **a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ**

Prin prezentul act normativ, va fi modificată și completată Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările ulterioare.

##### **b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții**

În termen de 30 de zile de la data publicării prezentei ordonanțe de urgență în Monitorul Oficial al României, Partea I, Ministerul Mediului și Pădurilor împreună cu Ministerul Finanțelor Publice și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii vor actualiza norme metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență, care vor fi aprobate prin hotărâre a Guvernului.

#### **2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun proiecte comunitare:**

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect

#### **3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare**

Prezenta ordonanță de urgență a Guvernului aplică direct obligația de a respecta intrarea în vigoare a Normei Euro 5 pentru înmatricularea, vânzarea și introducerea în circulație a vehiculelor noi, începând cu data de 1 ianuarie 2011, conform Regulamentului CE nr. 715/2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

#### **4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene**

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect

**5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente, făcându-se referire la un anume acord, o anume rezoluție sau recomandare internațională ori la alt document al unei organizații internaționale:**

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect

**6. Alte informații**

Nu este cazul

#### **Secțiunea a 6-a**

#### **Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ**

**1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, instituite de cercetare și alte organisme implicate**

Prezentul act normativ a fost discutat în cadrul grupului de lucru pentru modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările ulterioare, constituit din reprezentanți ai Ministerului Mediului și Pădurilor, Administrației Fondului pentru Mediu, Registrului Auto Român, Direcției Regim Permise de Conducere și Înmatriculări Vehicule, Ministerului Finanțelor Publice, Departamentului pentru Afaceri Europene, fiind consultați și reprezentanți ai Asociației Producătorilor și Importatorilor de Automobile.

**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**

S-a făcut conform legislației în vigoare.

**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**

Prezentul act 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**

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect

**5. Informații privind avizarea de către Consiliul Legislativ, Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Consiliul Concurenței, Curtea de Conturi**

Consiliul Legislativ a avizat favorabil prezentul act normativ cu avizul nr. 1612/23.12.2010.

**6. Alte informații:**

Nu este cazul

**Secțiunea a 7-a**  
**Activități de informare publică privind elaborarea**  
**și implementarea prezentului act normativ**

București,

**1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ**

Prezentul act normativ a fost supus comentariilor publicului prin publicarea pe pagina de internet a Ministerului Mediului și Pădurilor ([www.mmediu.ro](http://www.mmediu.ro)).

În procesul de elaborare a prezentului proiect de act normativ au fost respectate regulile procedurale aplicabile pentru asigurarea transparenței decizionale, precizate de Legea nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.

**2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice**

Informarea societății s-a realizat prin publicarea pe pagina de internet a Ministerului Mediului și Pădurilor a proiectului de act normativ.

**3. Alte informații:**

Nu este cazul

**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 unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente**

Prezentul act 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 modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

**PRIM-MINISTRU**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'E. Boc', with a horizontal line extending to the right. The signature is positioned over a faint, circular official stamp.

**EMIL BOC**