

INTREBARI CARE S-AU PUS

SI

INTREBARI CARE NU S-AU PUS INCA

In calitate de angajat al Ministerului Mediului si Dezvoltarii Durabile, sunt de partea initiatorului proiectului de Ordonanta de Urgenta. Am lucrat la toate variantele concepute in anul 2008 si n-au fost doar doua variante, cum scrie presa (a treia, dupa cea din Codul Fiscal). Au fost nenumarate variante si pentru ca stiu cate au fost si de ce am renuntat la ele afirm ca varianta prezentata de Guvern si propusa spre consultare este realista si oportuna.

Iata cateva argumente :

1. Fiind o taxa de mediu, si privitor la acest aspect sper ca nu mai exista nici un dubiu, ar fi logic sa fie inclusa in pretul carburantului pentru ca nu existenta autovehiculului polueaza, ci functionarea acestuia. Aceasta abordare ar fi anulat unul dintre scopurile importante ale instituirii taxei pe poluare, acela de a descuraja inmatricularea de autovehicule vechi cu norma de poluare redusa.
2. Instituirea unei taxe anuale, sau chiar trimestriale, pare logica si echitabila. In acest caz taxa s-ar aplica intregului parc de autovehicule. Este logic si nediscriminatoriu sa fie asa, dar conditiile economice din Romania nu au ajuns la nivelul care ar permite instituirea unei asemenea taxe. Taxarea poluarii produse de masina veche ar duce doar la renuntarea proprietarului de mai utiliza autovehiculul si nu la incurajarea de a-si inlocui masina. Astfel privite lucrurile, abordarea nu mai pare echitabila.
3. Am analizat sistemul francez de taxare care stabileste o limita de referinta a emisiei de dioxid de carbon pe kilometrul parcurs, iar ceea ce depaseste aceasta limita se taxeaza. Sumele astfel colectate se constituie ca bonus pentru posesorii autovehiculelor care emit dioxid de carbon sub limita stabilita. Acest sistem « bonus-malus » este inchis, nu rezulta sume suplimentare. Romania are insa nevoie in acest moment de fonduri pentru proiecte de mediu. Proprietarii autovehiculelor cu emisii reduse de gaze, care in mod sigur constientizeaza optiunea, sunt déjà stimulati prin aceea ca-si pot evalua contributia in reducerea poluarii si a emisiilor de gaze cu efect de sera.
4. Sistemele de taxare din alte state europene se bazeaza in principal pe taxarea emisiilor de dioxid de carbon, emisii cu efect major in schimbarile climatice. Romania are insa in prezent probleme grave privind calitatea aerului, mai ales in zonele urbane. Poluarea are efecte pe termen scurt asupra sanatatii populatiei. De ce s-a optat pentru proportia 70-30% in raportul poluare-schimbari climatice ? Deoarece acum calitatea aerului si sanatatea populatiei au prioritate.
5. Este cunoscut faptul ca Administratia Fondului pentru Mediu a finantat programul de reinnoire a parcului auto. Colectarea fondurilor s-a facut de la operatorii economici din industrie si servicii. Adica am taxat poluatorii industriali, iar sumele s-au folosit in reducerea poluarii rezultate din trafic, ceea ce a creat dezechilibre. Propunerea ca sumele

colectare din taxarea poluarii auto sa fie utilizate pentru reinnoirea parcului auto, pentru amenajarea pistelor pentru biciclisti, pentru incurajarea producerii de energie din surse regenerabile pare ca echilibreaza sistemul. Principiul « poluatorul plateste » intra in acest fel intr-o logica directa : poluatorul prin trafic contribuie efectiv la reducerea aceluiasi tip de poluare.

6. Ministerul Internelor si Reformei Administrative a insistat ca fondurile colectate sa fie utilizate pentru conformarea la cerintele de mediu a sistemului centralizat de productie a energiei termice. Initiatorii proiectului de Ordonanta de Urgenta privind taxa pe poluare pentru autovehicule si-au permis sa refuze politicos completarea listei proiectelor deoarece pentru acest scop se pot accesa fonduri europene prin Axa Prioritară 3 – Îmbunătățirea sistemelor municipale de termoficare în zonele prioritare selectate - a Programului Operational Sectorial Mediu. Chiar Administratia Fondului pentru Mediu poate finanta proiecte de modernizare a centralelor termice aflate in subordinea autoritatilor administratiei publice locale, dar din fonduri provenite din taxarea poluarii industriale.
7. Desigur ca un autovehicul vechi polueaza mai mult. Comisia Europeana a impus utilizarea unui coeficient de depreciere a taxei corelat cu vechimea autoturismului. Argumentele sunt de ordin fiscal, sunt in sensul liberei circulatii a bunurilor si serviciilor iar argumentul de mediu este ca un autovehicul uzat are durata de viata redusa. Desigur ca aceste argumente pot fi contrazise, dar atunci cand faci parte dintr-un club select trebuie sa accepti regulile chiar daca nu esti de acord cu toate. Pentru a contracara efectele coeficientului de depreciere initiatorul proiectului propune o taxare majorata a autovehiculelor care nu indeplinesc norma de poluare Euro 4, norma obligatorie pentru autovehiculele noi incepand cu 1 ianuarie 2008.

As putea aduce si alte argumente ca proiectul propus dezbaterii publice este realist. Am renuntat la variantele cu evidente dezavantaje, am stabilit prioritati si am ajuns la cea mai buna varianta posibila si care corespunde necesitatilor de moment.

Cum nici o lege nu este vesnica, in alte etape de dezvoltare ale societatii romanesti, actul normativ se va modifica sau se va inlocui, cu alta filosofie, functie de alte realitati, de alte prioritati.

Iulia Dinu

Ministerul Mediului si Dezvoltarii Durabile

Bulevardul Libertatii nr.12, sector 5

Telefon 3117159

e-mail – iulia.dinu@mmediu.ro

Bucuresti

9 aprilie 2008