

Depoziție Korodi Attila

R O M A N I A



MINISTERUL MEDIULUI ȘI DEZVOLTĂRII DURABILE
CABINET MINISTRU
B-dul Libertății nr. 12, Sectorul 5, București,
Tel. 316.02.46; fax:312.42.27

Taxa de poluare pentru autovehicule: un instrument pentru protecția mediului

În cadrul procedurilor de evaluare a politicilor și strategiilor economice ale Statelor Membre din Uniunea Europeană activitatea de protecție a mediului este considerată o etapă esențială pentru transformarea sistemului economic și pentru principiul de dezvoltare durabilă. Mediul și dezvoltarea, două elemente care în trecut erau tratate independent, interacționează din ce în ce mai mult în prezent, fiind evidentă complementaritatea dintre dezvoltarea durabilă și mediul sănătos, care împreună duc la o economie solidă.

Complexitatea pe care o ridică problemele mediului înconjurător vizează toate sectoarele economice ale Statelor Membre și cer implicarea, pe de o parte, a poluatorului și pe cealaltă parte, a organismelor angrenate în protecția mediului.

Conservarea și îmbunătățirea stării de sănătate a populației reprezintă principiile supreme după care ar trebui să se ghideze întreaga activitate economică și socială ale unui Stat Membru. Însuși principiul care stă la baza conceptului de dezvoltare durabilă vizează menținerea posibilităților și condițiilor de viață pentru generațiile viitoare printr-o utilizare rațională a resurselor .

România nu face excepție de la viziunea europeană de a fundamenta politica mediului pe principiul ”poluatorul plătește”. Acest principiu instituie obligația poluatorului de a suporta cheltuielile legate de prevenirea și controlul poluării, fiind responsabil pentru pagubele produse.

În privința pieței auto, un sector extrem de expus problemelor legate de poluare, 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, achiziționarea multor autovehiculele vechi din cauza prețurilor foarte mici, ceea ce ar fi ajuns în scurt timp deșeurii care ar fi afectat grav calitatea mediului și a vieții populației, impactul negativ asupra bugetului de stat obligat să asigure costuri suplimentare în vederea dezmembrării sau casării acestor autoturisme

și, nu în ultimul rând, îndepărtarea de obiectivele de protecție a mediului angajate de țara noastră, semnatară a protocolului de la Kyoto.

Ca urmare, Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile consideră că este imperativ un sistem care, pe de-o parte, să fie pe deplin compatibil cu legislația europeană și, pe de altă parte, să aibă suportul unei părți importante din societatea românească. Sistemul trebuie să asigure un pas important către noi programe de mediu, finanțate din Fondul de Mediu și care se adresează îmbunătățirii calității aerului și a scăderii emisiilor de dioxid de carbon.

În privința destinației banilor din taxa de primă înmatriculare, Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile a întocmit o "hartă a investițiilor" pe care le va finanța din fondurile încasate la Administrația Fondului pentru Mediu. Harta cuprinde investiții în parcul auto românesc, la ora actuală extrem de învechit, în surse de energie regenerabilă, fie că vorbim de comunități izolate fără acces la electricitate sau de persoane fizice care vor să-și reducă factura la utilități, proiecte de renaturări, piste de bicicliști pentru persoanele care se vor deplasa cu mijloace nepoluante de transport, etc. Astfel, proiectele care urmează să fie finanțate din fondurile acumulate din taxa de poluare pentru autovehicule sunt următoarele:

1. Proiecte de realizare a pistelor pentru bicicliști:

Este genul de proiect care în România pendulează între îndrăzneț și utopic, însă oferă excelente soluții pentru sănătate, dar și pentru deblocarea unui trafic urban ce tinde să scape de sub control. Până la urmă, foarte important va fi aici sprijinul societății civile și al curajoșilor care nu vor să-și petreacă 6 ani din viață zăcând în mașină și așteptând ca vehiculul din fața lor să mai avanseze 5 metri. Acești curajoși nu sunt însă singuri! Ministerul Mediului pregătește deja un proiect de lege prin care, din anul 2009, orice plan urbanistic general care prevede construcția sau reabilitarea de șosele va cuprinde obligatoriu și piste de biciclete. Iar Fondul pentru Mediu propune ca, din noile sale resurse, milioane de euro să fie oferiți pentru astfel de proiecte, cu o finanțare AFM ce poate ajunge la 60% din valoarea proiectului. Acest tip de proiecte se adresează unitatilor administrative teritoriale în scopul creării de piste pentru bicicliști.

2. Proiecte de renaturare a terenurilor scoase din patrimoniul natural:

România a trecut în ultimii trei ani prin două experiențe dureroase și costisitoare în plan social și economic. Inundațiile din 2005 și seceta din 2007 au sancționat zecile de ani de politici publice defectuoase, prin care terenurile au fost îndiguite sau desecate cu forța. Efectele au fost drastice: viiturile nu au mai avut un debuseu pentru surplusul de apă, iar soluri improprii cultivării, dar supraexploatate agricol au început să se desertifice.

Guvernul va pune, prin Fondul pentru Mediu, sume importante de bani la dispoziția consiliilor locale, pentru proiectele de renaturare a terenurilor îndiguite sau desecate, în zone care beneficiază, adesea, și de o mare bogăție a florei și a faunei. Delta Dunării este un obiectiv special pentru Guvern, dar și luncile râurilor mari sau zonele afectate de exploatare miniere vor beneficia de o atenție deosebită.

3. Programul de Innoire a Parcului Auto Românesc:

România desfașoară de mai bine de 3 ani Programul Innoire a Parcului Auto. An de an, statul român acordă o primă de casare de 3000 de lei persoanelor posesoare de autovehicule mai vechi de 12 ani și dispune în a-și cumpăra o mașină nouă, mai puțin poluantă. Impactul social și de mediu al Programului nu mai reprezintă o noutate pentru nimeni! Anul 2007 a înregistrat cea mai mare rată de succes, din toți cei trei ani, de când Programul se derulează (2005, 2006, 2007).

Datele sunt cele care releva ca Programul Rabla este unul cunoscut, ravnit si folosit de cetetean inca din anul 2005. Astfel:

- In anul 2005 (anul in care programul Rabla s-a lansat) din totalul celor 15.000 de masini noi puse la dispozitia cetatenilor am reusit sa epuizam 14.607 masini – asta insemnand o rata de succes de 97,38%
- Iar in anul 2006 – din totalul celor 16.500 de masini am epuizat 15.110 masini – asta insemnand o rata de succes de 91,58%.
- anul 2007 inregistreaza, asa cum spuneam cea mai mare rata de succes de 99% – asta pentru ca din totalul celor 16.500 de masini incluse in program, au fost inlocuite 16.444

Programul a depasit si toate asteptarile in privinta consescintelor asupra mediului din Romania: Prin inlocuirea celor 46.161 de masini, poluarea aerului din Romania a fost redusa cu peste 1000 de tone de monoxid de carbon, o substanta foarte nociva pentru sanatatea noastra.

Astfel, odata cu directionarea sumelor colectate din taxa pe poluarea autovehicolelor la Administratia Fondului Pentru Mediu, Guvernul Romaniei se gandeste la o redimensionare a Programului - prin dublarea numarului de masini si implicit de beneficiari ai acestuia, si prin marirea primei de casare cu cel putin 1000 de lei. Asta inseamna ca incepand chiar din acest an, romanii care vor sa beneficieze de RABLA vor beneficia si de un sprijin financiar cu circa 33% mai mare decat pana acum! Nu mai punem la socoteala si faptul ca dubland numarul de masini pe care Guvernul le inlocuieste cu unele mai putin poluante, si aerul pe care il inhalam va fi usurat de o cantitate dubla de CO₂!

4. Programul national de imbunatatire a calitatii mediului prin realizarea de spatii verzi in localitati:

Barometrul realizat de Agentia pentru Strategii Guvernamentale arata ca romanii vor proiecte sociale menite sa-i scape de poluare! Guvernul dezvolta deja un asemenea program, prin care numai in cursul anului 2007 suprafetele verzi din localitati au fost sportite cu 300 de ha. Directionarea banilor din taxa de poluare pentru autovehicule la AFM va face ca sumele alocate Programului prin care construim sau extindem parcuri in localitati sa cresca substantial, iar dorinta romanilor sa se regaseasca printre prioritatile Guvernului. Proiectul, vine practic in completarea actului normativ prin care obligam autoritatile locale sa adopte politici de extindere a suprafetelor verzi pina la 20 m²/locuitor in urmatoorii 3 ani si pina la 26 m²/locuitor in urmatoorii 6 ani, mai cu seama ca potrivit aceluiasi barometru, in Romania, la ora actuala in majoritatea zonelor destinate locuirii exista un important risc potential de poluare prin apropierea de complexe industriale.

5. Proiectele privind impadurirea terenurilor degradate sau defrisate:

O cincime din judetele Romaniei au mai putin de 10% suprafata impadurita, iar fenomenele meteo periculoase si corolarele lor (alunecari de teren, inundatii, erodarea si spalarea orizontului fertil al solurilor), au fost grav accentuate de defrisarile fara precedent.

Guvernul pregateste 40 de milioane de euro pe care le va pune, prin Fondul pentru Mediu, la dispozitia proiectelor de (re)impadurire. Este un pas important si necesar, in conditiile in care plantarea unui hectar in zona de campie si platforma costa circa 6-7 mii de euro, iar in zona de deal si munte, plantarea a 100 de hectare costa cam 1 milion de euro. Taxa de poluare auto devine si un instrument prin care incercam sa-i incurajam pe toti cei implicati si interesati in a opri

distrugerea padurilor. Si este important de stiut ca acest tip de proiecte se adreseaza persoanelor fizice, posesorilor de terenuri agricole private – acestia urmand sa primeasca un procent de 90% din investitie, dar si unitatilor teritoriale administrative, care vor primi un procent de 60% din valoarea proiectului. Trebuie, de asemenea, adăuat că, în completarea împăduririlor clasice, va apărea plantarea de paduri cu crestere rapidă, a căror destinație specială sunt centrele de producere a energiei termice din biomasă.

6. Proiecte privind producerea energiei din surse regenerabile: eoliana, geotermala, solara, biomasa, microhidrocentrale:

A șasea parte din taxa de poluare auto va merge catre cele cinci forme de energie curata: eoliana, geotermala, solara, biomasa, microhidrocentrale. Sume de milioane de euro vor fi investiti in proiecte privind producerea energiei din surse regenerabile. Sunt cel puțin trei vectori care vor stimula fructificarea acestor sume: obligatiile asumate de Romania, ca membru UE, in atingerea tintelor de producere a energiei verzi (o treime din energia electrica produsa in 2010 trebuie sa fie “curata”); un mare potential de asteptare asupra a ceea ce Romania poate oferi pe anumite tipuri de energie regenerabila (zona Tulcea pare deja un mic “Eldorado eolian”); si o serioasa nevoie generata de costurile si deficitul tot mai mari ale combustibililor fosili.

Va fi unul dintre pariurile importante ale autoritatilor locale, care-si pot rotunji bugetul daca vor gasi solutii fezabile pentru operatorii economici ce investesc in instalatiile de furnizare a energiilor regenerabile. Aproximativ jumatate din finantarea proiectelor vine de la Fondul pentru Mediu, dar vom oferi si sansa unui bonus de 20% pentru investitii in zone cu relief accidentat. Bani vor merge catre operatorii economici care vor genera aceste investitii. In ultimii ani, pretul energiei electrice si termice a constituit o reala problema pentru romani.

7. Proiecte de inlocuire sau completare a sistemelor clasice de incalzire cu sisteme care utilizeaza energia solara, energie geotermala (si pompe de caldura) si energie eoliana:

Cresterea constanta a pretului petrolului si gazelor naturale pe pietele internationale a facut ca si in Romania valoarea facturilor sa se majoreze de la an la an. De asemenea, poluarea rezultata din producerea de energie din surse traditionale duce la cresterea emisiilor de gaze cu efect de sera. In acest sens, incurajam finantarea, din Fondul pentru Mediu, a proiectelor care vizeaza inlocuirea sau completarea sistemelor clasice de incalzire cu sisteme care utilizeaza energia solara, energie geotermala (si pompe de caldura) si energie eoliana. Acest tip de proiecte se adreseaza in special persoanelor fizice, IMM-urilor si unitatilor administrative teritoriale. In cazul persoanelor fizice, se discuta ca finantarea sa fie in procent de 90% din valoarea proiectului, ca in cazul ONG-urilor si unitatilor de invatamant.

Proiectele de acest tip pot reprezenta o solutie si in cazul comunitatilor izolate, care nu beneficiaza de acces direct la Sistemul Energetic National. Eforturile depuse pentru alimentarea cu energie electrica si termica a populatiei care se afla in aceasta situatie pot fi accelerate prin introducerea de astfel de solutii.

La final trebuie menționat faptul că Guvernul României își menține poziția că trebuie evidențiată diferența dintre mașinile puternic și cele slab poluatoare și propune ca, în cazul autoturismelor cu norma de poluare Euro 4 și Euro 3, elementele de calcul ale taxei să fie emisiile de CO₂ (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 CO2 și a 70% pondere în cazul normei de poluare se regăsește exclusiv în faptul ca emisiile de CO2 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.

Pentru autoturisme cu norma de poluare Euro 2, Euro 1 și Non-euro, se va utiliza criteriul privind norma de poluare. În plus, diferența de taxă rezultată din modificarea legislației, va fi returnată.

Attila KORODI
MINISTRU
Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile

