

Depoziție Varujan Vosganian

Instrumente economico-financiare de susținere a politicii de combatere a poluării

Ministrul Economiei și Finanțelor, Varujan Vosganian

9 aprilie 2008

Politicile Uniunii Europene susțin programe ample de protecție a mediului necesare transformării sistemului economic. 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.

În data de 11 martie 2008, a fost adoptată *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 al creșterii numărului de autovehicule.

Conform previziunilor Comisiei Europene, 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, până în 2030, cu cel puțin 30%. Spre exemplu, în 2005, acest sector a contribuit în proporție de 24,1% la emisiile totale de gaze cu efect de seră - CO₂, CH₄, N₂O- înregistrate la nivelul UE. Traficul urban generează 40% din emisiile de CO₂ 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. Acestea vizează : **progresul tehnologic** (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). Sunt luate în calcul 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.

În România, trei sferturi din cetățenii țării nu au carnet de conducere și trei sferturi din familii nu au automobil, dar sunt expuși la emisiile de noxe și CO₂. Legătura dintre trafic și poluarea aerului este creată de arderea combustibililor care produc gaze nocive pentru organism (noxe și CO₂). Inhalarea acestor gaze are efecte negative asupra stării de sănătate a populație. București este capitala europeană cea mai poluată din cauza emisiilor poluante din traficul rutier.

România 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 SO₂, NO_x 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.

Taxa de poluare pentru autovehicule, introdusă în România începând cu data de 1 ianuarie 2007 este un instrument având ca principal scop modificarea comportamentului de deteriorare a

mediului. Taxa de poluare 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 (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 de combatere a poluării crește costurile generate de poluarea aerului și cea sonoră, costurile provocate de accidente, costurile care apar datorită timpului pierdut în blocările de trafic etc, conducând la folosirea ineficientă 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 masină. Costurile externe ale transportului rutier în Uniunea Europeană sunt mari, ridicându-se în medie la 4,2% din PIB în fiecare an (EEA, 1996). Pentru țările cu economii în tranziție, cazul României, acești indicatori urcă masiv pe măsura ce mașinile sunt mai vechi și mai poluante decât în Vest.

La nivelul unor state membre se aplică două categorii de taxe: de achiziție și de posesie. Unele țări aplică taxa de înmatriculare redusă, în schimb taxa anuală de posesie este foarte mare. În general, cei care aplică taxe de înmatriculare mari aplică taxe de posesie mici, sau invers.

In cazul taxei de achiziție bazei de calcul diferă de la țară la țară, în funcție de puterea motorului în Kw, în funcție de cilindree, în funcție de valoarea fără taxe, în funcție de emisiile de CO₂, legate de norma Euro de poluare etc. **Exemple:** Ungaria (940-18.000 Euro), Olanda peste 50% din pret, Danemarca peste 105% din pret, Grecia până la 385% din valoarea pentru mașini vechi, fără catalizator (non-Euro).

Pentru taxele legate de posesie și utilizare: **Exemple:** Germania până la 1000 Euro/an (pentru vehicule diesel non-euro de 3000 cc), Olanda 72-3500 Euro, Grecia 125-1000 Euro, Ungaria: 33 Euro.

Concluzii:

Reprezentanții Comisiei Europene nu au contestat niciodată instituirea taxei ca atare, ci au 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 de poluare auto 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 și în termenul stabilit de comun acord cu Comisia, **poate conduce la stoparea procedurii de infringement**, fără consecințe nefavorabile pentru România.