

Timbrul de mediu

**Ghid de informatii
utile**

**Ministerul Mediului si
Schimbarilor Climatice**

DE CE TREBUIA SCHIMBATA TAXA AFLATA IN VIGOARE?

Pana in prezent, taxa de mediu avea trei mari probleme:

- Avea **valori disproportionat de mari** pentru anumite zone de poluare, care nu tineau cont de **puterea de cumparare a romanilor**
- Continea in calculul sau, **in afara de emisia de CO2, si capacitatea cilindrica** (in ciuda faptului ca acest criteriu era deja taxat la impozitul pe masina, platit la administratia locala)
- Era **discriminatorie** si atragea amenintari cu **infringementul** din partea UE (pentru ca includea criterii diferite pentru anumite categorii de masini inmatriculate in Romania fata de alte masini)

CE ADUCE NOU FORMULA TIMBRULUI DE MEDIU?

- Principiul “poluatorul plateste”, deoarece **se taxeaza in principal emisiile generate de masina**. Timbrul de mediu priveste nivelul de emisii si tipul de tehnologie folosit (Euro 1, 2, 3, 4, 5).
- Noul timbru de mediu va fi cu adevarat o **taxa de mediu**, pentru ca se calculeaza in principal in functie de emisia de CO2, (luata in calcul in intregime pentru timbru, fata de 30% in legea in vigoare), inscrisa in cartea de identitate a masinii sau documentele de omologare.
- Dorim sa stimulam **innoirea parcului auto national** pentru a ajunge, in urmatorii ani, la standardele de poluare pe care Uniunea Europeana le impune statelor membre.

CE VALOARE ARE NOUL TIMBRU?

- Timbrul de mediu mentine **aceleasi cote din prezent pentru masinile cu tehnologie Euro 5** si creste cotele pentru masinile cu tehnologii Euro 4 si Euro 3, care se vor afla in circulatie mult timp si deci vor polua o perioada indelungata.
- Pentru **masinile cu tehnologii mai slabe** (Euro 2, Euro 1 si non-Euro), pentru ca este vorba de masini mai vechi, cu durata mult mai mica de functionare (pana la data la care acestea se vor casa), **timbrul de mediu va scadea**. Taxa actuala nu includea scaderi importante la acest capitol si se ajungea ca, pentru masini foarte vechi, sa fie virtual imposibila vanzarea din cauza valorilor mari ale taxei.
- Pentru masinile cu tehnologie Euro 6, precum si pentru masinile hibride si electrice, **timbrul este zero!** Statul roman ofera acest stimulent celor care doresc achizitionarea de astfel de masini.

- Noile valori de impunere au fost estimate de specialistii din minister, in consultare cu mediul profesional, pe baza unor modele similare din tarile europene.

DE CATE ORI SE PLATESTE TIMBRUL DE MEDIU?

- Se va plati **o singura data** – si reprezinta costul poluarii pentru intreaga durata de viata a masinii. Nu se va plati timbrul la revanzare.

CINE PLATESTE TIMBRUL DE MEDIU?

- Timbrul se plateste **doar la prima inmatriculare pe piata din Romania** (sau la prima transcriere).
- Se va plati, ca si pana acum, la **administratia financiara**.
- Nu se plateste de catre cei care au platit taxa pana acum, in diversele forme care a existat.
- In cazul celor care au dat statul in judecata pentru restituirea taxei incasate ilegal – daca acestora li s-a restituit contravaloarea taxei, precum si cei care au inmatriculat autoturismele fara achitarea taxei, in baza HJ, vor plati noul timbru la prima vanzare a masinii.
- In ce ii priveste pe transportatori - timbrul de mediu se aplica doar la categoria M1; pentru restul (M2, M3, N1, N2, N3), ramane formula actuala.

CE SE INTAMPLA CU BANII COLECTATI?

- Se strang la **Administratia Fondului de Mediu**.
- In perioada urmatoare, banii vor fi folositi, in mare parte, pentru a se plati restituirile catre cei care au dat statul in judecata pentru incasare ilegala a versiunii anterioare a taxei – deci pentru corectarea unei nedreptati comise in anii trecuti.
- Sumele ce vor ramane dupa restituirii vor merge spre programe de mediu, precum Programul Rabla, Casa Verde, program de impaduriri.

CE SE INTAMPLA CU MASINILE INMATRICULATE INAINTE DE 2007?

- O scutire exclusiv pentru aceste masini nu se poate realiza, pentru ca acest lucru ar constitui discriminare si ar fi sanctionat la nivel european; de asemenea, ar genera noi procese si noi despagubiri.
- Solutia pentru care am optat este **recalcularea cotelor pentru masinile vechi**, in functie de perioada de viata a masinii, astfel incat aceste valori sa nu mai fie prohibitive. Practic, taxa pentru acest tip de masini scade semnificativ fata de situatia din prezent, ajungand la cifre rezonabile.

- Scopul diminuării taxei pentru aceste mașini este acela de a evita blocajul care ar putea să apară pe piața internă și care ar genera un interes mai scăzut pentru achiziționarea de mașini mai puțin poluante. Dacă oamenii nu și-ar putea vinde mașinile foarte vechi, le-ar folosi tot pe acestea, poluând în continuare.

CE SE ÎNTÂMPLĂ CU MASINILE REVANDUTE ÎN AFARA ȚĂRII?

Dacă este o taxă pentru întreaga perioadă de viață a mașinii, ce se întâmplă dacă mașina este scoasă din România înainte de a se împlini această perioadă? Se poate recupera diferența?

- Pentru mașinile scoase din România și înmatriculate în alte țări, **se restituie o parte din taxa plătită**, ca parte reziduală a acesteia (calculată în funcție de perioada de utilizare).

CE SE ÎNTÂMPLĂ CU MASINILE UTILIZATE DE PERSOANE CU HANDICAP?

- Mașinile modificate pentru a fi utilizate de persoane cu handicap sunt excluse de la plata timbrului de mediu, în condițiile în care cumpărătorul este tot o persoană cu handicap.

UNDE SE MAI APLICĂ ACELAȘI MECANISM DE TAXARE?

- În Uniunea Europeană, există mai multe state care își calculează taxa de poluare în principal în funcție de emisiile de CO₂: Franța, Spania, Irlanda, Olanda, Portugalia, Slovenia. În unele țări, precum Franța sau Olanda, cotele sunt mult mai mari decât în România, dar acest lucru este permis de puterea de cumpărare diferită.

CUM SE ÎNCADREAZĂ ACEASTA SCHIMBARE ÎN EVOLUTIA TAXARII POLUARII LA NIVEL EUROPEAN?

- România a ales o **taxare doar în funcție de emisiile de CO₂ și de gradul de poluare** a tehnologiei, pentru că aceasta este **tendința europeană**. Directivele europene cer acest lucru.
- În UE, se va ajunge, treptat, la **unificarea diferitelor forme de taxare a poluării** (în prezent, 18 state din UE au diverse forme de astfel de taxe). Tendința este de renunțare treptată la taxele de primă înmatriculare și de crearea unor impozite anuale pe circulație (în funcție de emisiile de CO₂).
- Accentul pus pe componenta de CO₂ are legătura cu **armonizarea europeană**, care va avea loc în viitor.

- Nu s-a trecut inca la o taxare anuala pentru ca aceasta ar reprezenta o povara prea mare pentru detinatorii de masini in Romania (in prezent, in Europa, doar Germania practica acest sistem).

SITUATIE PRIVIND VALORILE COMPARATIVE ALE TIMBRULUI DE MEDIU CU VALORILE TAXEI ACTUALE

Exemple autoturisme noi vandute in 2012

euro

Model	Cilindree	CO2	Norma	An fabr.	Taxa actuala	Timbru de mediu
Dacia Duster	1461	130	Euro 5	2012	164	119
Dacia Duster	1461	137	Euro 5	2012	164	154
Dacia Duster	1461	126/130/137	Euro 5	2012	163	116
Skoda Octavia	1598	119	Euro 5	2012	163	85
Renault Clio	1390	127	Euro 5	2012	145	103
VW Golf 6	1598	107	Euro 5	2012	163	55
Dacia Logan MCV	1461	119	Euro 5	2012	150	85
Dacia Logan	1149	135	Euro 5	2012	73	107
Ford Fiesta	1250	129	Euro 5	2012	133	105
Ford Focus	1598	109	Euro 5	2012	163	56

Top autoturisme SH inmatriculate in 2012

euro

Model	Cilindree	CO2	Norma	An fabr.	Taxa actuala	Timbru de mediu
VW Golf 4	1390	161	Euro 4	2001/2002 /2003	147	264
VW Golf 4	1390	161	Euro 4	2002	189	339
VW Golf 4	1390	161	Euro 4	2003	238	452
Opel Astra	1598	171	Euro 4	2001/2002 /2003	222	354
Opel Astra	1598	171	Euro 4	2002	285	455
Opel Astra	1598	171	Euro 4	2003	359	573
Ford Focus	1560	127	Euro 4	2004/2005 /2006	293	336
Ford Focus	1560	127	Euro 4	2005	338	388
Ford Focus	1560	127	Euro 4	2006	383	440
VW Passat	1896	154	Euro 4	2008	1.132	878
VW Polo	1390	154	Euro 4	2004	272	414
VW Passat	1896	154	Euro 3	2004	1.830	1.657
VW Polo	1390	154	Euro 3	2004	905	1.243
Dacia Super Nova	1475	-	Euro 2	2001	1.593	684
Dacia	1397	-	Non Euro	1990	3.321	363