**Timbrul de mediu, soluția poluării din trafic**

**Inițiator:** Centrul pentru Politici Durabile Ecopolis

**Persoană de contact:**

Maria Popa, Expert Dezvoltare Durabilă

**E-mail:** maria.k.popa@gmail.com

1. **Introducere și contextualizare**

Context general: prezentare tematicii și a importanței sale

**Precizări prealabile**

Odată cu intrarea în vigoare a Directivei 2008/50/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător şi un aer mai curat pentru Europa (Directiva privind calitatea aerului sau Directiva), României ca ţară membră a Uniunii Europene i-a revenit obligaţia transpunerii prevederilor acestei Directive în dreptul naţional, sens în care a fost adoptată, cu întârziere faţă de termenul de transpunere stabilit prin art. 33 alin. 1 din Directiva privind calitatea aerului, Legea 104/15.06.2011 (Legea 104/2011 sau Legea).

**Impactul poluării asupra sănătăţii umane**

Aşa cum se arată în nenumărate studii ale Organizaţiei Mondiale a Sănătăţii – OMS (*World Health Organisation*), poluarea are efecte extrem de nefaste şi variate asupra sănătăţii umane şi trebuie astfel combătută în mod constant, susţinut şi aplicând cele mai stricte standarde pentru a minimaliza impactul negativ asupra sănătăţii umane. În acest sens OMS publică printre datele cele mai recente următoarele statistici:

Poluarea mondială este cauza a:

* 29% din decesele cauzate de cancer pulmonar;
* 17% din decesele şi afecţiunile cauzate de infecţii acute ale tractului respirator inferior;
* 24% din decesele cauzate de accidente vasculare cerebrale;
* 25% din decesele şi afecţiunile cauzate de boala cardiacă ischemică;
* 43% din decesele şi afecţiunile cauzate de boala pulmonară obstructivă cronică.

În acelaşi timp printre poluanţii care prezintă cel mai mare risc pentru sănătatea publică sunt particulele (PM) şi dioxidul de azot (NO2), care constituie tocmai poluanţii vizaţi prin Planul Integrat de Calitate a Aerului pentru Municipiul Bucureşti.

Dincolo de aceste cifre cu care de multe ori ne-am obişnuit şi tindem să le ignorăm ca pe un risc asumat, este important să fie avut în vedere faptul că toate aceste consecinţe ne afectează în mod direct pe toţi locuitorii unor oraşe pentru care valorile limită de poluare sunt depăşite. Astfel studii recente arată că „*Efectul benefic al mersului pe jos este anulat de o plimbare scurtă pe o stradă cu trafic intens”* şi totodată că „*Plimbarea pe o stradă cu trafic aglomerat duce la scăderea funcției pulmonare*”, astfel încât practic, în absenţa unor măsuri reale, eficiente prin care calitatea aerului să fie în mod real ameliorată, şi nu doar pe hârtie, în timp foarte scurt noi şi persoanele din jurul nostru vor simţi efectele poluării în mod direct. De altfel, acestea se resimt încă din prezent, în contextul în care Comisia Europeană a conchis că „*Poluarea aerului omoară de 10 ori mai mulţi români decât accidentele rutiere*”.

Având în vedere întregul context prezentat *supra*, atât din punct de vedere al dispoziţiilor legale imperative, al nevoii conformării cu obligaţiile care incumbă României ca stat membru al Uniunii Europene cât şi – nicidecum în ultimul rând – al sănătăţii umane, valoarea centrală pe care legislaţia ante-menţionată urmăreşte să o protejeze, importanţa elaborării şi adoptării unor planuri de calitate a aerului care să corespundă în toate privinţele cerinţelor legale este de necontestat.

1. **Descrierea problemei de politică publică abordată – concentraţia de poluanţi în aer ca urmare a traficului urban**

**Argumentare și justificare**

În aplicarea acestei Legii 104/2011, prin Ordinul nr. 1206/2015 pentru aprobarea listelor cu unităţile administrativ-teritoriale întocmite în urma încadrării în regimuri de gestionare a ariilor din zonele şi aglomerările prevăzute în anexa nr. 2 la Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător s-a stabilit că Municipiul Bucureşti se încadrează în regimul de gestionare I pentru o serie de poluanţi diferiţi – dioxid de azot şi oxizi de azot (NO2 şi NOx), pulberi în suspensie având un diametru de sub 10 microni (PM10) respectiv de sub 2,5 microni (PM2,5), precum şi benzen (C6H6), ceea ce în conformitate cu prevederile Directivei privind calitatea aerului şi a Legii 104/2011 determină necesitatea întocmirii şi aplicării unui plan de calitate a aerului pentru a determina încadrarea în valorile-limită stabilite prin Directivă.

Planul de calitate a aerului este definit în legislaţia naţională ca fiind:

„***setul de măsuri cuantificabile din punctul de vedere al eficienţei lor****, pe care titularul/titularii de activitate trebuie să le ia, astfel încât să fie atinse valorile-limită pentru poluanţii: dioxid de sulf, dioxid de azot, oxizi de azot, particule în suspensie (PM10), benzen, monoxid de carbon, plumb sau valorile-ţintă pentru arsen, cadmiu, nichel, benzo(a)piren şi PM2,5 astfel cum sunt ele stabilite în anexa nr. 3 la lege.*”

În completarea acestei definiţii este necesar să avem în vedere prevederile art. 23 alin.1 din Directivă, care stabilesc anumite criterii suplimentare esenţiale care trebuie avute în vedere la elaborarea şi adoptarea planurilor de calitate a aerului, mai precis: „*planurile privind calitatea aerului stabilesc* ***măsurile potrivite****, astfel încât* ***perioada de depăşire să fie cât mai scurtă cu putinţă***”, prevedere reluată prin Legea 104/2011 la art.52 alin.1. Totodată, art. 23 alin. 2 din Directivă respectiv art. 52 alin. 2 din Lege stabilesc şi **informaţiile pe care trebuie să le cuprindă Planul de calitate a aerului**, făcând trimitere la Secţiunea A din Anexa XV la Directivă respectiv lit. A din Anexa 10 la Lege.

Totodată imperativul identificării şi aplicării măsurilor celor mai eficiente pentru atingerea dezideratului de reducere a concentraţiei de poluanţi în aer se regăseşte cu valoare de principiu şi în cuprinsul preambulului Directivei, la punctul (2):

„*Pentru a proteja sănătatea umană şi mediul ca întreg, este deosebit de important să fie combătute la sursă emisiile de poluanți şi să fie identificate şi puse în aplicare* ***cele mai eficiente măsuri de reducere a emisiilor*** *pe plan local, național şi comunitar.*”

Pe cale de consecinţă elaborarea şi aplicarea unui plan de calitate a aerului reprezintă un demers complex, de o importanţă esenţială pentru sănătatea umană şi mediul înconjurător, pentru care este stabilit un **obiectiv central clar, explicit – reducerea concentraţiei poluanţilor care depăşesc valorile-limită** – şi **criterii pe care trebuie să le îndeplinească măsurile** cuprinse în plan pentru a atinge acest obiectiv: să fie **potrivite, cuantificabile din punct de vedere al eficienţei, cât se poate de eficiente şi să asigure atingerea obiectivului în cel mai scurt timp posibil.**

Cu toate acestea, după cum rezultă din analiza detaliată a Planului Integrat de Calitate a Aerului pentru Municipiul Bucureşti, adoptat prin Hotărârea Consiliului General al Municipiului Bucureşti nr. 325/2018, acest **Plan de calitate a aerului nu reprezintă decât un document formal care poartă această denumire, dar care nu respectă structura prevăzută de Directivă şi Lege, nu respectă niciunul dintre criteriile anterior menţionate, nu este susceptibil să atingă într-adevăr scopul stabilit prin legislaţia europeană şi naţională pentru asemenea planuri**, fiind adoptat exclusiv pentru a crea aparenţa conformării cu prevederile legale imperative care impuneau adoptarea unui Plan integrat de calitate a aerului pentru Municipiul Bucureşti. Astfel, după cum vom prezenta în detaliu în continuare, Planul nu reprezintă decât o însumare de elemente lipsite de susţinere, forme fără fond, care nu îşi găsesc susţinerea prin nicio analiză, argumentaţie ştiinţifică sau calcul matematic, ci constituie doar afirmaţii fără nicio aplicabilitate practică, lipsite de orice eficienţă dovedită. În mare parte Planul nici nu pretinde că ar avea o bază ştiinţifică, ci se rezumă la a prezenta cifre şi concluzii lipsite cu totul de orice fundament.

**Proceduri de infringement contra României pentru depăşirea valorilor-limită pentru PM10**

Importanţa adoptării şi implementării unui veritabil Plan Integrat de Calitate a Aerului pentru municipiul Bucureşti este cu atât mai semnificativă, cu cât România a fost şi este în continuare subiectul procedurii de infringement declanşate de către Comisia Europeană sub nr. 2009/2296 **tocmai pentru depăşirea valorilor limită pentru indicatorul particule în suspensie – PM10** (neîndeplinirea obligaţiilor consacrate de art. 13, alin. (1), coroborat cu Anexa XI și art. 23, alin. (1) din Directiva 2008/50/CE privind calitatea aerului înconjurător şi un aer mai curat pentru Europa).

În cadrul acestei proceduri România a fost **pusă în întârziere de către Comisie începând cu 20.11.2009,** au fost transmise avize motivate şi avize motivate suplimentare (în 2010, 2011, 2014) până când, în final, în luna **mai 2018** Comisia a sesizat Curtea de Justiţie a Uniunii Europene pentru nerespectarea de către România a valorilor limită şi neadoptarea măsurilor potrivite pentru a asigura că perioada de depăşire a valorilor-limită este „*cât mai scurtă cu putinţă*”.

Planul integrat de calitate a aerului pentru Municipiul Bucureşti a fost astfel adoptat în grabă, pentru a îndeplini cel puţin în aparenţă cerinţele tot mai insistente ale Uniunii Europene de conformare cu prevederi legale existente şi cunoscute de către România de 10 ani, de la adoptarea Directivei.

Începând cu anul 2007, în urma aderării României la Uniunea Europeană, măsurarea calității aerului urban, și raportarea către Comisia Europeană a acestor măsurători, au devenit obligatorii pentru statul român. Totodată, autoritățile locale au devenit obligate, prin lege, să instituie măsuri pentru combaterea poluării aerului în mediul urban.

În București, nivelul poluării aerului a fost constatat ca fiind ridicat, peste normele admise, încă din 2007, motiv pentru care Comisia Europeană a notificat România pentru instituirea de remedii încă din 2010, deschizând o procedura de încălcare (infringement) a legislației comunitare privind calitatea aerului.

Cu toate acestea, aerul din București a continuat să devină tot mai poluat, astfel încât în 2013, un studiu de calitate aer solicitat de Primăria Municipiului Bucureşti (”PMB”), constata că nivelul aerului din București este de o calitate ”foarte slabă” pe arii extinse ale orașului, în special pe arterele centrale, unde prezenţa poluanților cancerigeni, precum azotul, particulele fine în suspensie și benzenul, proveniți majoritar din traficul rutier, în special din combustia dieselului, era întâlnită pe scara largă.

1. **Scopul și obiectivele politicii publice alternative:**
   1. **Scopul politicii publice** propuse este creșterea calității aerului prin impunerea unui sistem de taxare a poluării aerului de către autoturisme.
   2. **Obiectivele:**

Obiectiv general: modificarea și completarea legislației pentru a contribui eficient și eficace la diminuarea importului de mașini second-hand poluante, în special în zona autoturismelor Euro 3 și Euro 4 care reprezintă procentual cea mai mare contribuție la poluarea cu PM2,5 și PM10 din marile orașe.

Obiectiv specific 1:

Realizarea propunerii pentru Taxa de Mediu. Taxarea autoturismelor la prima înmatriculare în România în funcție de norma de poluare și capacitatea cilindrică.

Obiectiv specific 2: (alternativ)

Realizarea unei propuneri de modificare a sistemului de impozitare și taxe locale pentru deținătorii de autoturisme care să ia în calcul norma de poluare a autoturismelor, nu doar capacitatea cilindrică, astfel încât să se impoziteze poluarea și o parte din această impozitare să se facă venit la Administrația Fondului pentru Mediu.

**Propunere**

**Timbrul de mediu pentru descurajarea autoturismelor poluante**

Prin adoptarea prezentului act normativ se asigură conformarea cu recomandările Comisiei Europene cuprinse în comunicarea din 14 decembrie 2012 potrivit căreia taxarea autoturismelor să nu se bazeze pe criterii specifice tehnologice, ci pe date de performanță obiective, disponibile în mod obişnuit şi relevante din punctul de vedere al politicilor, cum ar fi emisiile de CO2.

Totodată, în elaborarea prezentului act normativ s‐a ținut cont de necesitatea adoptării de măsuri pentru a asigura respectarea normelor de drept comunitar aplicabile, având în vedere faptul că aceste măsuri trebuie adoptate în regim de urgență, pentru evitarea oricăror consecințe juridice negative ale situației actuale.

Astfel, promovarea prezentului act normativ se impune a se realiza în regim de urgență, având în vedere impactul negativ social şi de mediu constatat ca urmare a aplicării taxei pentru emisii poluante provenite de la autovehicule, în ceea ce priveşte valoarea acesteia, ceea ce a condus la un semiblocaj al pieței privind tranzacțiile cu autoturisme existente în parcul național, precum şi pentru reglementarea, în sensul clarificării, a aplicării timbrului de mediu asupra autoturismelor dobândite prin moştenire.

În cazul neadoptării în regim de urgență a prezentului act normativ se vor limita sever tranzacțiile cu autoturisme existente în parcul național, cu impact direct asupra populației, precum şi asupra finanțării unor programe şi proiecte din domeniul protecției mediului.

*Proiectul de lege reprezintă o reluare a legii timbrului de mediu dar din care au fost eliminate elementele declarate ca fiind în contradicție cu aquis-ul comunitar de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene, cauza C-586/2014.*

În considerarea faptului că aceste elemente vizează interesul public şi constituie situații de urgență şi extraordinare, a căror reglementare nu poate fi amânată,

Art. 1.

(1) Prezentul act normativ stabileşte cadrul legal privind instituirea timbrului de mediu, denumit în continuare timbru.

(2) Timbrul se face venit la bugetul Fondului pentru mediu şi se utilizează de Administrația Fondului pentru Mediu în vederea finanțării programelor şi proiectelor pentru protecția mediului.

Art. 2. În înțelesul prezentei legi, termenii şi expresiile de mai jos au următoarea semnificație:

a) autovehicul nou ‐ orice autovehicul care nu a mai fost înmatriculat;

b) autovehicul rulat ‐ autovehiculul care a mai fost înmatriculat;

c) RNTR 2 ‐ Reglementările privind omologarea de tip şi eliberarea cărții de identitate a vehiculelo rutiere, precum şi omologarea de tip a produselor utilizate la acestea ‐ RNTR 2, aprobate prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor şi locuinței nr. 211/2003, cu modificările şi completările ulterioare;

d) RNTR 7 ‐ Reglementările privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate şi certificarea autenticității vehiculelor rutiere ‐ RNTR 7, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor şi turismului nr. 2.132/2005, cu modificările şi completările ulterioare;

e) scoatere din parcul auto național ‐ orice acțiune care are ca rezultat radierea autovehiculului înmatriculat, cu excepția casării şi dezmembrării;

f) reintroducerea în parcul auto național ‐ orice acțiune care are ca rezultat prima înmatriculare a unui autovehicul în România, după ce acesta a fost scos din parcul auto național;

g) organ fiscal competent ‐ Agenția Națională de Administrare Fiscală şi unitățile sale subordonate în a căror evidență este înregistrat contribuabilul ca plătitor de impozite şi taxe;

h) contribuabil ‐ orice persoană fizică sau persoană juridică care se află în una dintre situațiile prevăzute la art. 4;

i) înmatriculare ‐ operațiunea administrativă ce constă în înscrierea în evidențele autorităților competente, potrivit legii, a dobândirii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul de către primul proprietar din România şi atribuirea unui certificat de înmatriculare, precum şi a numărului de înmatriculare;

j) taxa specială pentru autoturisme şi autovehicule ‐ taxa prevăzută la art. 2141 ‐2143 din Legea nr.571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările şi completările ulterioare, în vigoare până la data de 1 iulie 2008;

k) taxa pe poluare pentru autovehicule ‐ taxa aşa cum a fost prevăzută de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, aprobată prin Legea nr. 140/2011;

l) taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule ‐ taxa aşa cum a fost prevăzută de Legea nr. 9/2012privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, cu modificările ulterioare;

m) timbrul de mediu ‐ reprezintă suma datorată de către contribuabil pentru emisiile provenite de la autovehiculele din categoriile M1, M2, M3 şi N1, N2, N3.

Art. 3.

(1) Timbrul se aplică pentru autovehiculele din categoriile M1, M2, M3 şi N1, N2, N3, astfel cum sunt acestea definite în RNTR 2, cu excepția:

a) autovehiculelor aparținând misiunilor diplomatice, oficiilor consulare şi membrilor acestora, precum şi altor organizații şi persoane străine cu statut diplomatic, care îşi desfăşoară activitatea pe teritoriul României;

b) autovehiculelor special modificate în scopul conducerii de către persoanele cu handicap, precum şi în scopul preluării şi transportării persoanelor cu handicap grav sau accentuat, astfel cum aceste persoane sunt definite în Legea nr. 448/2006 privind protecția şi promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată, cu modificările şi completările ulterioare;

c) autovehiculelor destinate a fi utilizate de forțele armate, forțele de securitate a statului, de poliție, de jandarmerie, de poliția de frontieră şi de pompieri;

d) autovehiculelor definite conform RNTR 2 destinate serviciilor de ambulanță şi medicină, autovehiculelor speciale echipate corespunzător pentru acordarea ajutorului de urgență, precum şi autovehiculelor speciale destinate serviciilor de descarcerare şi de stingere a incendiilor.

(2) Excepția prevăzută la alin. (1) lit. b) se aplică numai pentru un singur autovehicul achiziționat în decurs de 5 ani şi atunci când autovehiculul este în proprietatea persoanei cu handicap.

(3) Modificările speciale aduse autovehiculelor se înscriu de către Regia Autonomă „Registrul Auto Român” în cartea de identitate a vehiculului.

(4) Lista modificărilor speciale aduse autovehiculelor este cea prevăzută în RNTR 7.

(5) Autovehiculele dotate cu cutie de viteze care poate funcționa în regim automat, deținute de către persoanele cu handicap, conform alin. (1) lit. b), intră în categoria celor exceptate de la plata taxei, cu condiția respectării prevederilor alin. (3).

(6) În categoria autovehiculelor prevăzute la alin. (1) lit. d) se încadrează numai acele autovehicule dotate cu echipamente speciale necesare efectuării serviciilor de ambulanță, medicină, descarcerare sau stingere a incendiilor care sunt înscrise în evidența stațiilor de ambulanță, a serviciilor mobile de urgență şi de reanimare, precum şi a inspectoratelor pentru situații de urgență. În aceeaşi categorie intră şi autovehiculele dotate cu echipamente speciale necesare efectuării serviciilor de ambulanță, medicină sau pentru descarcerare, stingerea incendiilor, deținute de operatorii economici.

Art. 4. Obligația de plată a timbrului intervine o singură dată, astfel:

a) pentru autovehiculele din categoria M1 cărora le corespunde norma de poluare Euro 5, timbrul de mediu se calculează după formula:

Suma de plată = [A x B x (100 ‐ C)]/100, unde:

A = nivelul emisiilor de CO2, exprimat în grame/km menționate în cartea de identitate a vehiculului; B = valoarea emisiilor de CO2, exprimată în euro/1 gram km, prevăzută în anexa nr. 1;

C = cota de reducere a timbrului prevăzută în coloana 2 din anexa nr. 3;

b) pentru autovehiculele din categoria M1 cărora le corespund normele de poluare euro 4 şi euro 3,

timbrul de mediu se calculează după formula:

Suma de plată = [A x B x (100 ‐ C)]/100, unde:

A = nivelul emisiilor de CO2, exprimat în grame/km menționate în cartea de identitate a vehiculului; B = valoarea emisiilor de CO2, exprimată în euro/1 gram km, prevăzută în anexa nr. 1 pentru

autovehiculele echipate cu motor cu aprindere prin scânteie şi prevăzută în anexa nr. 2 pentru autovehiculele echipate cu motor cu aprindere prin comprimare;

C = cota de reducere a timbrului prevăzută în coloana 2 din anexa nr. 3;

c) pentru autovehiculele din categoria M1 cărora le corespund normele de poluare non‐Euro, Euro 1 sau Euro 2, după formula:

Suma de plată = [E x D x (100 ‐ C)]/100, unde:

C = cota de reducere a timbrului prevăzută în coloana nr. 2 din anexa nr. 3;

D = cilindreea exprimată în centimetri cubi, prevăzută în certificatul de înmatriculare a

autovehiculului sau în cartea de identitate a vehiculului;

a) cu ocazia înscrierii în evidențele autorității competente, potrivit legii, a dobândirii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul de către primul proprietar din România şi atribuirea unui certificat de înmatriculare şi a numărului de înmatriculare;

b) la reintroducerea în parcul auto național a unui autovehicul, în cazul în care, la momentul scoaterii sale din parcul auto național, i s‐a restituit proprietarului valoarea reziduală a timbrului, în conformitate cu prevederile art. 7;

Art. 5. (1) Organul fiscal competent calculează cuantumul timbrului, pe baza documentelor din care rezultă dovada dobândirii dreptului de proprietate asupra autovehiculului şi elementele de calcul ale timbrului, depuse de către contribuabilul care intenționează să efectueze înmatricularea sau transcrierea dreptului de proprietate asupra autovehiculului rulat. Lista documentelor este prevăzută în normele metodologice de aplicare a prezentei legi.

(2) Valoarea în lei a timbrului se determină pe baza cursului de schimb valutar al monedei euro stabilit în prima zi lucrătoare a lunii octombrie din anul precedent şi publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

(3) Timbrul se plăteşte de către contribuabil într‐un cont distinct deschis la unitățile Trezoreriei Statului, pe numele Administrației Fondului pentru Mediu, iar dovada plății acestuia va fi prezentată cu ocazia înmatriculării sau transcrierii dreptului de proprietate asupra autovehiculului rulat, aflat în una dintre situațiile prevăzute la art. 4.

Art. 6.

(1) Timbrul se calculează pe baza elementelor prevăzute la anexele nr. 1‐6, după cum urmează:

E = valoarea prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 4 pentru autovehiculele echipate cu motor cu aprindere prin scânteie şi valoarea prevăzută în coloana 4 din anexa nr. 4 pentru autovehiculele echipate cu motor cu aprindere prin comprimare;

d) formula prevăzută la lit. c) se aplică şi pentru autovehiculele din categoriile M2, M3, N1, N2 şi N3, pentru care nivelul timbrului de mediu este prevăzut în coloana 2 din anexa nr. 5.

(2) Norma de poluare Euro şi nivelul emisiei de CO2, la care se face referire la alin. (1), sunt cele menționate de Regia Autonomă „Registrul Auto Român” în cartea de identitate a vehiculului, în conformitate cu prevederile normelor metodologice de aplicare a prezentei legi.

(3) Timbrul pentru autovehiculele cărora le corespunde norma de poluare Euro 6 se va determina pe baza formulei prevăzute la alin. (1) lit. a), odată cu intrarea în vigoare a normei Euro 6 pentru înmatricularea, vânzarea şi introducerea în circulație a vehiculelor noi, conform Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce priveşte emisiile provenind de la vehiculele uşoare pentru pasageri şi de la vehiculele uşoare comerciale (Euro 5 şi Euro 6) şi privind accesul la informațiile referitoare la repararea şi întreținerea vehiculelor.

(4) Pentru autovehiculele care fac parte din categoria celor hibride şi electrice timbrul de mediu nu se datorează.

(5) Cota de reducere a timbrului, prevăzută în anexa nr. 3, este stabilită în funcție de vechimea autovehiculului.

(6) Cu ocazia calculului timbrului pot fi acordate reduceri suplimentare față de cota de reducere prevăzută în anexa nr. 3, în funcție de abaterile de la situația standard a elementului/elementelor care a/au stat la baza stabilirii cotei fixe, dacă persoana care solicită înmatricularea sau, după caz, transcrierea dreptului de proprietate asupra unui autovehicul rulat declară pe propria răspundere că rulajul mediu anual real al autovehiculului în cauză este mai mare decât rulajul mediu anual considerat standard pentru categoria respectivă de autovehicule, potrivit normelor metodologice de aplicare a prezentei legi. În acest caz, calculul timbrului se face pe baza cotei de reducere rezultate din cota prevăzută în anexa nr. 3, majorată cu cota de reducere suplimentară prevăzută în anexa nr. 6. Atunci când noua cotă de reducere este mai mare de 90%, se aplică cota de reducere de 90%.

(7) Suma reprezentând timbrul ce urmează a fi plătită, calculată potrivit prevederilor alin. (1), poate fi ajustată şi atunci când persoana care solicită înmatricularea sau, după caz, transcrierea dreptului de proprietate asupra unui autovehicul rulat face dovada, pe baza expertizei tehnice efectuate de Regia Autonomă „Registrul Auto Român”, că deprecierea autovehiculului rulat este mai mare, potrivit normelor metodologice de aplicare a prezentei legi.

(8) Vechimea autovehiculului se calculează în funcție de data primei înmatriculării a acestuia.

(9) Atunci când persoana care solicită înmatricularea sau transcrierea dreptului de proprietate asupra autovehiculului rulat nu poate face dovada datei înmatriculării autovehiculului, timbrul se calculează în funcție de anul de fabricație.

Art. 7.

(1) În cazul în care pentru un autovehicul s‐a timbrul prevăzut de prezenta lege şi pentru care nu s‐a dispus de către instanțe restituirea acestora, autovehiculul este ulterior scos din parcul auto național şi i se restituie ultimului proprietar valoarea reziduală a timbrului.

(2) Valoarea reziduală a timbrului reprezintă suma care ar fi plătită pentru respectivul autovehicul dacă acesta ar fi înmatriculat la momentul scoaterii din parcul auto național, calculată în baza legislației după care s‐a stabilit cuantumul taxei datorate la momentul înmatriculării, în lei la cursul de schimb valutar aplicabil la momentul înmatriculării sau transcrierii dreptul de proprietate asupra unui autovehicul rulat, folosindu‐se vârsta vehiculului de la momentul scoaterii din parcul auto național.

(3) Restituirea valorii reziduale a timbrului se efectuează la cererea ultimului proprietar, în baza următoarelor documente:

a) documentul care atestă că solicitantul a fost ultimul proprietar al autovehiculului scos din parcul auto național;

b) dovada radierii din circulație a autovehiculului.

(4) Cererea de restituire se depune la organul fiscal competent.

(5) În situația în care valoarea reziduală a timbrului, calculată conform prezentului articol, este mai

mare decât suma achitată la momentul înmatriculării sau transcrierii dreptului de proprietate asupra autovehiculului rulat, în România, se restituie valoarea reziduală a timbrului în limita sumei achitate.

Art. 8. Timbrul nu se plăteşte atunci când autovehiculele sunt:

a) încadrate în categoria vehiculelor istorice, definite conform prevederilor art. 3 pct. 50 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;

b)acordate instituțiilor de învățământ, sănătate şi cultură, ministerelor, altor organe ale administrației publice, structurilor patronale şi sindicale reprezentative la nivel național, asociațiilor şi fundațiilor de utilitate publică, de către guverne străine, organisme internaționale şi organizații nonprofit şi de caritate, prin donații sau finanțate direct din împrumuturi nerambursabile, precum şi din programe de cooperare ştiințifică şi tehnică;

c) confiscate sau intrate, potrivit legii, în proprietatea privată a statului şi acordate cu titlu gratuit în conformitate cu prevederile legale în vigoare;

d) destinate competițiilor sportive, definite conform prevederilor legale în vigoare;

e) dobândite prin moştenire, în cazul în care aceasta a intervenit în intervalul de 2 ani de la data deschiderii succesiunii;

f) dobândite prin partaj.

Art. 9.

(1) Suma reprezentând timbrul poate fi contestată atunci când persoana care urmează să înmatriculeze sau să transcrie dreptul de proprietate asupra unui autovehicul rulat poate face dovada că autovehiculul său s‐a depreciat într‐o măsură mai mare decât cea indicată de grila prevăzută în anexa nr. 3.

(2) Evaluarea nivelului de depreciere se va face pe baza elementelor avute în vedere la stabilirea cotei de reducere prevăzute la art. 6 alin. (6).

(3) În caz de contestare, caracteristicile autovehiculului rulat prevăzute la alin. (2) se stabilesc, la cererea contribuabilului, prin expertiză tehnică efectuată contra cost de Regia Autonomă „Registrul Auto Român”, pe baza procedurii prevăzute de normele metodologice de aplicare a prezentei legi.

(4) Tariful privind efectuarea expertizei tehnice se stabileşte de Regia Autonomă „Registrul Auto Român” în funcție de operațiunile aferente expertizei tehnice şi nu poate depăşi costul acestora.

(5) Rezultatul expertizei tehnice se consemnează într‐un document eliberat de Regia Autonomă „Registrul Auto Român”, care cuprinde informațiile corespunzătoare fiecăruia dintre elementele prevăzute la alin. (2) şi cota de reducere care decurge din acestea.

(6) Documentul privind rezultatul expertizei tehnice eliberat de Regia Autonomă „Registrul Auto Român” se prezintă de către plătitorul taxei organului fiscal competent.

(7) La primirea documentului prevăzut la alin. (6), organul fiscal competent va proceda la recalcularea sumei de plată reprezentând timbrul, care poate conduce la restituirea diferenței de timbru față de cea plătită cu ocazia înmatriculării sau transcrierii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul rulat.

(8) În cazuri bine întemeiate, organul fiscal competent poate solicita efectuarea unei contraexpertize.

Art.10

Stabilirea, verificarea şi colectarea, inclusiv soluționarea contestațiilor privind timbrul datorată de către contribuabili, se realizează de către organul fiscal competent, potrivit prevederilor Ordonanței Guvernuluinr. 92/2003privindCodul de procedură fiscală, republicată, cu modificările şi completările ulterioare.

Art. 11

Persoana nemulțumită de răspunsul primit la contestație se poate adresa instanțelor de contencios, competente potrivit legii.

Art. 12.

(1) Ministerul Finanțelor Publice prin Agenția Națională de Administrare Fiscală, Ministerul Afacerilor Interne prin serviciile publice comunitare regim permise de conducere şi înmatriculări vehicule şi Ministerul Mediului şi Schimbărilor Climatice prin Administrația Fondului pentru Mediu gestionează informatic evidența autovehiculelor înmatriculate sau transcrise care intră sub incidența prezentei legi, în concordanță cu încasările efectuate la unitățile Trezoreriei Statului reprezentând taxe/timbru.

(2) Informațiile gestionate şi procedurile privind implementarea sistemului informatic prevăzut la alin.(1) se stabilesc prin ordin comun al ministrului finanțelor publice, al ministrului afacerilor interne şi al ministrului mediului şi schimbărilor climatice, în termen de 60 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi.

Art. 13.

(1) În vederea stimulării vehiculelor noi, nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic, persoanele fizice, unitățile administrativ‐teritoriale şi instituțiile publice care achiziționează autovehicule electrice noi beneficiază de un tichet cu valoare nominală, pentru fiecare autovehicul nou achiziționat, denumit în continuare ecotichet.

(2) Ecotichetul are o valoarea nominală de 12.000 lei şi se suportă din bugetul Fondului pentru mediu.

(3) Modelul ecotichetului prevăzut la alin. (1) şi modalitatea de utilizare se stabilesc prin ordin al ministrului mediului şi schimbărilor climatice, în termen de 15 zile de la data publicării prezentei legi.

Art. 14. Anexele nr. 1‐6 fac parte integrantă din prezenta lege.

**ANEXA Nr. 1**

[**Nivelul timbrului de mediu în funcție de emisia de dioxid de carbon și norma de poluare**](https://lege5.ro/Gratuit/gm2donrqgq/nivelul-timbrului-de-mediu-in-functie-de-emisia-de-dioxid-de-carbon-si-norma-de-poluare-exprimat-in-euro-1-gram-km-ordonanta-de-urgenta-9-2013?dp=gy2damzygy4da)

[**– exprimat în euro/1 gram km –**](https://lege5.ro/Gratuit/gm2donrqgq/nivelul-timbrului-de-mediu-in-functie-de-emisia-de-dioxid-de-carbon-si-norma-de-poluare-exprimat-in-euro-1-gram-km-ordonanta-de-urgenta-9-2013?dp=gy2damzygy4da)

[**NORMA DE POLUARE\* EURO 5**](https://lege5.ro/Gratuit/gm2donrqgq/norma-de-poluare-euro-5-ordonanta-de-urgenta-9-2013?dp=gy2damzygy4dc)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | Capacitatea cilindrică – cmc | | | | | | |
|  | Emisia de dioxid de carbon grame CO2/km | <1.000 | 1.001-1.200 | 1.201-1.400 | 1.401-1.600 | 1.601-2.000 | 2.001-3.000 | >3.001 |
|  | <110 | 0,30 | 0,36 | 0,45 | 0,51 | 0,60 | 0,81 | 0,99 |
|  | 111-120 | 0,42 | 0,50 | 0,63 | 0,71 | 0,84 | 1,13 | 1,39 |
|  | 121-130 | 0,54 | 0,65 | 0,81 | 0,92 | 1,08 | 1,46 | 1,78 |
|  | 131-140 | 0,66 | 0,79 | 0,99 | 1,12 | 1,32 | 1,78 | 2,18 |
|  | 141-150 | 0,78 | 0,94 | 1,17 | 1,33 | 1,56 | 2,11 | 2,57 |
|  | 151-165 | 0,96 | 1,15 | 1,44 | 1,63 | 1,92 | 2,59 | 3,17 |
|  | 166-180 | 1,26 | 1,51 | 1,89 | 2,14 | 2,52 | 3,40 | 4,16 |
|  | 181-195 | 1,44 | 1,73 | 2,16 | 2,45 | 2,88 | 3,89 | 4,75 |
|  | 196-210 | 1,62 | 1,94 | 2,43 | 2,75 | 3,24 | 4,37 | 5,35 |
|  | >210 | 2,04 | 2,45 | 3,06 | 3,47 | 4,08 | 5,51 | 6,73 |

[**NORMA DE POLUARE \* EURO 4**](https://lege5.ro/Gratuit/gm2donrqgq/norma-de-poluare-euro-4-ordonanta-de-urgenta-9-2013?dp=gy2damzygy4dg)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | Capacitatea cilindrică – cmc | | | | | | |
|  | Emisia de dioxid de carbon grame CO2/km | <1.000 | 1.001-1.200 | 1.201-1.400 | 1.401-1.600 | 1.601-2.000 | 2.001-3.000 | >3.001 |
|  | <110 | 1,80 | 2,16 | 2,70 | 3,06 | 3,60 | 4,86 | 5,94 |
|  | 111-125 | 2,52 | 3,02 | 3,78 | 4,28 | 5,04 | 6,80 | 8,32 |
|  | 126-140 | 3,24 | 3,89 | 4,86 | 5,51 | 6,48 | 8,75 | 10,69 |
|  | 141-155 | 3,96 | 4,75 | 5,94 | 6,73 | 7,92 | 10,69 | 13,07 |
|  | 156-170 | 4,68 | 5,62 | 7,02 | 7,96 | 9,36 | 12,64 | 15,44 |
|  | 171-185 | 5,76 | 6,91 | 8,64 | 9,79 | 11,52 | 15,55 | 19,01 |
|  | 186-200 | 7,56 | 9,07 | 11,34 | 12,85 | 15,12 | 20,41 | 24,95 |
|  | 201-215 | 8,64 | 10,37 | 12,96 | 14,69 | 17,28 | 23,33 | 28,51 |
|  | >216 | 9,72 | 11,66 | 14,58 | 16,52 | 19,44 | 26,24 | 32,08 |

[**NORMA DE POLUARE\* EURO 3**](https://lege5.ro/Gratuit/gm2donrqgq/norma-de-poluare-euro-3-ordonanta-de-urgenta-9-2013?dp=gy2damzygy4dk)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | Capacitatea cilindrică – cmc | | | | | | |
|  | Emisia de dioxid de carbon grame CO2/km | <1.000 | 1.001-1.200 | 1.201-1.400 | 1.401-1.600 | 1.601-2.000 | 2.001-3.000 | >3.001 |
|  | < 110 | 5,40 | 6,48 | 8,10 | 9,18 | 10,80 | 14,58 | 17,82 |
|  | 111-125 | 7,56 | 9,07 | 11,34 | 12,85 | 15,12 | 20,41 | 24,95 |
|  | 126-140 | 9,72 | 11,66 | 14,58 | 16,52 | 19,44 | 26,24 | 32,08 |
|  | 141-155 | 11,88 | 14,26 | 17,82 | 20,20 | 23,76 | 32,08 | 39,20 |
|  | 156-170 | 14,04 | 16,85 | 21,06 | 23,87 | 28,08 | 37,91 | 46,33 |
|  | 171-185 | 17,28 | 20,74 | 25,92 | 29,38 | 34,56 | 46,66 | 57,02 |
|  | 186-200 | 22,68 | 27,22 | 34,02 | 38,56 | 45,36 | 61,24 | 74,84 |
|  | 201-215 | 25,92 | 31,10 | 38,88 | 44,06 | 51,84 | 69,98 | 85,54 |
|  | > 216 | 29,16 | 34,99 | 43,74 | 49,57 | 58,32 | 78,73 | 96,23 |

**\*** Norma de poluare este cea stabilită prin Regulamentul (CE) [nr. 715/2007](https://lege5.ro/Gratuit/gi3temrwga/regulamentul-nr-715-2007-privind-omologarea-de-tip-a-autovehiculelor-in-ceea-ce-priveste-emisiile-provenind-de-la-vehiculele-usoare-pentru-pasageri-si-de-la-vehiculele-usoare-comerciale-euro-5-si-euro?d=2019-10-24) 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.

**ANEXA Nr. 2**

[**Nivelul timbrului de mediu în funcție de emisia de dioxid de carbon și norma de poluare**](https://lege5.ro/Gratuit/gm2donrqgq/nivelul-timbrului-de-mediu-in-functie-de-emisia-de-dioxid-de-carbon-si-norma-de-poluare-exprimat-in-euro-1-gram-km-ordonanta-de-urgenta-9-2013?dp=gy2damzygy4ds)

[**– exprimat în euro/1 gram km –**](https://lege5.ro/Gratuit/gm2donrqgq/nivelul-timbrului-de-mediu-in-functie-de-emisia-de-dioxid-de-carbon-si-norma-de-poluare-exprimat-in-euro-1-gram-km-ordonanta-de-urgenta-9-2013?dp=gy2damzygy4ds)

[**NORMA DE POLUARE EURO 4**](https://lege5.ro/Gratuit/gm2donrqgq/norma-de-poluare-euro-4-ordonanta-de-urgenta-9-2013?dp=gy2damzygy4ta)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | Capacitatea cilindrică – cmc | | | | | | |
|  | Emisia de dioxid de carbon grame CO2/km | <1.000 | 1.001-1.200 | 1.201-1.400 | 1.401-1.600 | 1.601-2.000 | 2.001-3.000 | >3.001 |
|  | < 110 | 3,15 | 3,78 | 4,73 | 5,36 | 6,30 | 8,51 | 10,40 |
|  | 111-125 | 4,41 | 5,29 | 6,62 | 7,50 | 8,82 | 11,91 | 14,55 |
|  | 126-140 | 5,67 | 6,80 | 8,51 | 9,64 | 11,34 | 15,31 | 18,71 |
|  | 141-155 | 6,93 | 8,32 | 10,40 | 11,78 | 13,86 | 18,71 | 22,87 |
|  | 156-170 | 8,19 | 9,83 | 12,29 | 13,92 | 16,38 | 22,11 | 27,03 |
|  | 171-185 | 10,08 | 12,10 | 15,12 | 17,14 | 20,16 | 27,22 | 33,26 |
|  | 186-200 | 13,23 | 15,88 | 19,85 | 22,49 | 26,46 | 35,72 | 43,66 |
|  | 201-215 | 15,12 | 18,14 | 22,68 | 25,70 | 30,24 | 40,82 | 49,90 |
|  | > 216 | 17,01 | 20,41 | 25,52 | 28,92 | 34,02 | 45,93 | 56,13 |

[**NORMA DE POLUARE EURO 3**](https://lege5.ro/Gratuit/gm2donrqgq/norma-de-poluare-euro-3-ordonanta-de-urgenta-9-2013?dp=gy2damzygy4te)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | Capacitatea cilindrică – cmc | | | | | | |
|  | Emisia de dioxid de carbon grame CO2/km | <1.000 | 1.001-1.200 | 1.201-1.400 | 1.401-1.600 | 1.601-2.000 | 2.001-3.000 | >3.001 |
|  | < 110 | 9,45 | 11,34 | 14,18 | 16,07 | 18,90 | 25,52 | 31,19 |
|  | 111-125 | 13,23 | 15,88 | 19,85 | 22,49 | 26,46 | 35,72 | 43,66 |
|  | 126-140 | 17,01 | 20,41 | 25,52 | 28,92 | 34,02 | 45,93 | 56,13 |
|  | 141-155 | 20,79 | 24,95 | 31,19 | 35,34 | 41,58 | 56,13 | 68,61 |
|  | 156-170 | 24,57 | 29,48 | 36,86 | 41,77 | 49,14 | 66,34 | 81,08 |
|  | 171-185 | 30,24 | 36,29 | 45,36 | 51,41 | 60,48 | 81,65 | 99,79 |
|  | 186-200 | 39,69 | 47,63 | 59,54 | 67,47 | 79,38 | 107,16 | 130,98 |
|  | 201-215 | 45,36 | 54,43 | 68,04 | 77,11 | 90,72 | 122,47 | 149,69 |
|  | > 216 | 51,03 | 61,24 | 76,55 | 86,75 | 102,06 | 137,78 | 168,40 |

**ANEXA Nr. 3**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Vechimea autovehiculului | Cota de reducere % |
|  | nou | 0 |
|  | ≤ o lună | 3 |
|  | > o lună – 3 luni inclusiv | 5 |
|  | > 3 luni – 6 luni inclusiv | 8 |
|  | > 6 luni – 9 luni inclusiv | 10 |
|  | > 9 luni – 1 an inclusiv | 13 |
|  | > 1 an – 2 ani inclusiv | 21 |
|  | > 2 ani – 3 ani inclusiv | 28 |
|  | > 3 ani – 4 ani inclusiv | 33 |
|  | > 4 ani – 5 ani inclusiv | 38 |
|  | > 5 ani – 6 ani inclusiv | 43 |
|  | > 6 ani – 7 ani inclusiv | 49 |
|  | > 7 ani – 8 ani inclusiv | 55 |
|  | > 8 ani – 9 ani inclusiv | 61 |
|  | > 9 ani – 10 ani inclusiv | 66 |
|  | > 10 ani – 11 ani inclusiv | 73 |
|  | > 11 ani – 12 ani inclusiv | 79 |
|  | > 12 ani – 13 ani inclusiv | 84 |
|  | > 13 ani – 14 ani inclusiv | 89 |
|  | peste 14 ani | 90 |

**ANEXA Nr. 4**

[**Nivelul timbrului de mediu pentru normele de poluare Euro 2, Euro 1 și non-Euro**](https://lege5.ro/Gratuit/gm2donrqgq/nivelul-timbrului-de-mediu-pentru-normele-de-poluare-euro-2-euro-1-si-non-euro-ordonanta-de-urgenta-9-2013?dp=gy2damzygy4tq)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Norma de poluare\* | Capacitatea cilindrică  – cmc – | Euro/1 cmc pentru autovehiculele echipate cu motor  cu aprindere prin scânteie | Euro/1 cmc pentru autovehiculele echipate cu motor  cu aprindere prin comprimare |
|  | E2 | ≤ 1.200 | 3,00 | 5,25 |
|  |  | 1.201-1.400 | 3,50 | 6,13 |
|  |  | 1.401-1.600 | 4,00 | 7,00 |
|  |  | 1.601-2.000 | 4,30 | 7,53 |
|  |  | 2.001-3.000 | 4,60 | 8,05 |
|  |  | > 3.000 | 4,90 | 8,58 |
|  | E1 | ≤ 1.200 | 2,90 | 5,08 |
|  |  | 1.201-1.400 | 3,30 | 5,78 |
|  |  | 1.401-1.600 | 3,80 | 6,65 |
|  |  | 1.601-2.000 | 4,20 | 7,35 |
|  |  | 2.001-3.000 | 4,40 | 7,70 |
|  |  | > 3.000 | 4,50 | 7,88 |
|  | E0 | ≤ 1.200 | 2,80 | 4,90 |
|  |  | 1.201-1.400 | 3,20 | 5,60 |
|  |  | 1.401-1.600 | 3,70 | 6,48 |
|  |  | 1.601-2.000 | 4,00 | 7,00 |
|  |  | 2.001-3.000 | 4,20 | 7,35 |
|  |  | > 3.000 | 4,30 | 7,53 |

**\*** Norma de poluare este cea stabilită prin Regulamentul (CE) [nr. 715/2007](https://lege5.ro/Gratuit/gi3temrwga/regulamentul-nr-715-2007-privind-omologarea-de-tip-a-autovehiculelor-in-ceea-ce-priveste-emisiile-provenind-de-la-vehiculele-usoare-pentru-pasageri-si-de-la-vehiculele-usoare-comerciale-euro-5-si-euro?d=2019-10-24) 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.

**ANEXA Nr. 5** [Referințe în jurisprudență](https://lege5.ro/Search?Mode=2&Search_SectionTypeId=96&did=gm2donrqgq&pid=gy2damzyg4ydc&Search_Term=) (1)

[**Nivelul timbrului de mediu pentru autovehiculele din categoriile N1, N2, N3, M2 și M3**](https://lege5.ro/Gratuit/gm2donrqgq/nivelul-timbrului-de-mediu-pentru-autovehiculele-din-categoriile-n-1-n-2-n-3-m-2-si-m-3-ordonanta-de-urgenta-9-2013?dp=gy2damzyg4yde)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Norma de poluare1) | Nivelul timbrului de mediu euro/1 cmc |
|  | Euro 6/VI2) | 0 |
|  | Euro 5/V | 0,05 |
|  | Euro 4/IV | 0,25 |
|  | Euro 3/III | 0,5 |
|  | Euro 2/II | 2 |
|  | Euro 1/I | 4 |
|  | Non-Euro | 9 |

**1)** Norma de poluare este cea stabilită prin Regulamentul (CE) [nr. 715/2007](https://lege5.ro/Gratuit/gi3temrwga/regulamentul-nr-715-2007-privind-omologarea-de-tip-a-autovehiculelor-in-ceea-ce-priveste-emisiile-provenind-de-la-vehiculele-usoare-pentru-pasageri-si-de-la-vehiculele-usoare-comerciale-euro-5-si-euro?d=2019-10-24) 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.

**2)** Nivelul taxei pentru emisiile poluante (euro/1 cmc) se va determina odată cu intrarea în vigoare a Normei Euro 6 pentru înmatricularea, vânzarea și introducerea în circulație a vehiculelor noi, conform Regulamentului (CE) [nr. 715/2007](https://lege5.ro/Gratuit/gi3temrwga/regulamentul-nr-715-2007-privind-omologarea-de-tip-a-autovehiculelor-in-ceea-ce-priveste-emisiile-provenind-de-la-vehiculele-usoare-pentru-pasageri-si-de-la-vehiculele-usoare-comerciale-euro-5-si-euro?d=2019-10-24).

**ANEXA Nr. 6** [Referințe în jurisprudență](https://lege5.ro/Search?Mode=2&Search_SectionTypeId=96&did=gm2donrqgq&pid=gy2damzyg4ydm&Search_Term=) (229)

[**GRILA**](https://lege5.ro/Gratuit/gm2donrqgq/grila-privind-cotele-de-reducere-suplimentara-in-functie-de-rulajul-mediu-anual-real-al-autovehiculului-ordonanta-de-urgenta-9-2013?dp=gy2damzyg4ydo)

[**privind cotele de reducere suplimentară în funcție de rulajul mediu anual real al autovehiculului**](https://lege5.ro/Gratuit/gm2donrqgq/grila-privind-cotele-de-reducere-suplimentara-in-functie-de-rulajul-mediu-anual-real-al-autovehiculului-ordonanta-de-urgenta-9-2013?dp=gy2damzyg4ydo)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Categoria de autovehicul | Diferența dintre rulajul mediu anual real și rulajul mediu anual standard  (km) | Cota de reducere suplimentară  % |
|  | M1 | <5.000 | 0 |
|  |  | 5.001-10.000 | 0,5 |
|  |  | 10.001-15.000 | 0,75 |
|  |  | 15.001-20.000 | 1,0 |
|  |  | 20.001-25.000 | 1,25 |
|  |  | 25.001-30.000 | 1,5 |
|  |  | >30.001 | 1,75 |
|  | N1 | <10.000 | 0 |
|  |  | 10.001-20.000 | 0,5 |
|  |  | 20.001-30.000 | 0,75 |
|  |  | 30.001-40.000 | 1,0 |
|  |  | 40.001-50.000 | 1,25 |
|  |  | >50.001 | 1,5 |
|  | M2 și N2 | <15.000 | 0 |
|  |  | 15.001-30.000 | 0,5 |
|  |  | 30.001-45.000 | 0,75 |
|  |  | 45.001-60.000 | 1,0 |
|  |  | 60.001-75.000 | 1,25 |
|  |  | >75.001 | 1,5 |
|  | M3 și N3 | <25.000 | 0 |
|  |  | 25.001-50.000 | 0,5 |
|  |  | 50.001-100.000 | 0,75 |
|  |  | 100.001-150.000 | 1,0 |
|  |  | 150.001-200.000 | 1,25 |
|  |  | >200.001 | 1,5 |