

TAXELE DE MEDIU ÎN ROMÂNIA

**- studiu elaborat de CEROPE în cadrul Programului
Phare RO 2003/005-551.02.03 -**

INTRODUCERE

La solicitarea Comisiei Naționale de Prognoză (nr.737 din 09 iunie 2006), un grup de specialiști ai Centrului Român de Politici Economice au elaborat studiul **“Taxele de mediu în România “** prin care se analizează stadiul actual de implementare al acestora în România. Rezultatele analizei sunt sintetizate în studiul de față și structurat după cum urmează:

Capitolul 1 prezintă argumentele în favoarea introducerii/majorării unor taxe de mediu în România. În capitolul 2 se face o propunere concretă de introducere a unui impozit indirect privind emisia de CO₂ datorată consumului de carburanți. Capitolul 3 prezintă o altă propunere vizând introducerea unui impozit pe agregate (piață de carieră, nisip, pietriș). Capitolul 4 încheie făcând o trecere în revistă sumară a resurselor care alimentează în prezent Fondul de Mediu.

Studiul a fost realizat în cadrul programului Phare RO2003/005-551.02.03 (*Îmbunătățirea capacității de analiză, prognoză macroeconomică și elaborare de politici economice în cadrul Comisiei Naționale de Prognoză, Ministerul Economiei și Comerțului și Cabinetul Primului Ministru*)

Cap. 1. NECESITATEA INTRODUCERII UNOR TAXE DE MEDIU ÎN ROMÂNIA

Principala motivație pentru introducerea unor taxe de mediu în România este de natură financiar – bugetară. Argumentele în favoarea acestei măsuri sunt următoarele:

1. Ministerul Mediului va trebui să asigure, în perioada 2007 – 2018, o cofinanțare totală în valoare de aproximativ 15 miliarde euro, pentru a se putea atrage fonduri europene. Rezultă un necesar de fonduri suplimentare de peste 1 miliard euro/an (adică aproximativ 1% din PIB actual al României). Fondul de mediu, constituit actualmente la dispoziția Ministerului Mediului, de abia dacă poate atrage 1 milion euro/an, adică a o mie parte din sumele necesare (și chiar pentru această sumă modică există dificultăți în colectare).

2. România are actualmente venituri bugetare din taxe de mediu sub 0,1% din PIB, în timp ce în țările central și est-europene acestea ating 3,4% din PIB în Slovenia, 2,7% din PIB în Rep. Cehă sau în Ungaria, 2,5% din PIB în Letonia, 2,2% din PIB în Lituania etc. Mai mult decât atât, accizele și redevențele stabilite până în prezent și care ar fi putut avea o componentă de mediu (taxa specială pentru autovehicule, redevența minieră, redevența petrolieră) nu au o astfel de componentă și, ca atare, veniturile respective sunt deja “arundate” altor ministere de linie.

3. Cheltuielile bugetare cu protecția mediului, de circa 0,2% din PIB, sunt printre cele mai mici din Europa (Ungaria 0,66% din PIB, Polonia 0,45% din PIB etc.).

4. Bugetul consolidat al României este el însuși într-o nevoie presantă de creștere a veniturilor, de la 31–32% din PIB, spre 34–35% din PIB. În condițiile în care decizia politică de a nu majora TVA, impozitul pe venit și impozitul pe profit a fost deja luată (în paralel cu decizia de **reducere** a CAS), mai rămân foarte puține alte surse de creștere a veniturilor bugetare, printre care taxele de mediu sunt cele mai proeminente.

5. Paradoxal, considerentele ecologice propriu-zise joacă un rol mai mic în explicarea necesității creșterii taxelor de mediu. Datorită reducerii dramatice a activității industriale după 1990, România îndeplinește cu lejeritate țintele fixate prin protocolul de la Kyoto, de a se reduce cu 8% emisiunea de gaze de seră până în 2008 – 2012 (în România această reducere este deja de 46%). Totuși, un

mediu curat reprezintă un bun public a cărui valoare intrinsecă nu poate fi subapreciată.

6. Din contră, există un argument pentru creșterea taxelor de mediu de natura conservării energiei. În pofida reducerii cu aproape o treime a energo-intensității economiei între 1993 și 2004, România continuă să aibă unul din cele mai mari consumuri de echivalent petrol pe unitatea de producție. Astfel, rata de intensitate a energiei în România este de 1226,95 kg echivalent petrol/1000 euro, comparativ cu Cehia (851,83), Ungaria (534,05) și Polonia (596,59).

Din cele de mai sus, rezultă necesitatea stringentă de a se introduce taxe de mediu (altele decât cele modice care alimentează în prezent Fondul de mediu), în valoare de cel puțin 1 miliard euro/an.

O analiză comparativă cu țările central și est-europene arată că, fără excepție, circa 85–90% din taxele de mediu sunt legate de accizele la combustibili (benzină și motorină). Acestea constituie sursa bugetară cea mai importantă de taxe de mediu. Alte domenii potențial taxabile (poluarea aerului, poluarea apei, deșeurile menajere) nu aduc, în niciuna din aceste țări, mai mult de 10–15% din totalul veniturilor legate de mediu.

De aceea, în ceea ce urmează, facem o propunere concretă de majorare a prețului la combustibili prin introducerea unei taxe de mediu.

Cap. 2. PROPUNERE PRIVIND MAJORAREA PREȚULUI LA COMBUSTIBILI (BENZINĂ + MOTORINĂ) PRIN INTRODUCEREA UNEI TAXE DE MEDIU

I. Comparație cu alte țări în ceea ce privește prețurile combustibililor

1. Conform studiului “International Fuel Prices 2005“ (ediția a IV^a)¹, care cuprinde datele pentru 172 de țări, prețurile la pompă ale combustibililor la momentul **noiembrie 2004**, erau, în România, mai mici în comparație cu 23 din cele 25 țări membre ale UE și, totodată, mai mici decât în majoritatea țărilor ne-membre (Turcia, Croația, Albania, Muntenegru, Macedonia, Serbia, Bosnia–Herzegovina). România se situa, ca nivel al prețurilor la pompă a combustibililor, pe locul 36 din 42 de țări europene listate.

2. La momentul întocmirii studiului, prețul barilului de petrol era de 43 de dolari, dar o creștere a acestuia la 75 de dolari/baril avea să se traducă, **pentru toate țările care nu subvenționează prețul combustibililor**, într-o creștere a prețului petrolului cu 20 cenți/litru. Așadar, datele ar trebui corectate în sus, prin adăugarea a cel puțin 20 de cenți/litru, în cazul tuturor țărilor europene, cu excepția Rusiei, Ucrainei și Belarus, **fără ca aceasta să schimbe în mod necesar ordinea țărilor** din acest clasament.

Preț țitei/baril	43\$ (studiu)	50 \$	55 \$	60 \$	65 \$	70 \$	75 \$
Preț țitei/litru	27c. (studiu)	31c	35c	38c	41c	44c	47c
Creștere netă/litru	0c. (studiu)	4 c	8c	11c	14c	17c	20c

3. Prin programul de aliniere accelerată a accizelor la niveluri europene, România a mai redus în perioada 2005 – sem. I 2006 o parte din decalajul care o separa de celelalte țări membre ale UE, fără însă a-l fi eliminat. Astfel, dacă la momentul **iunie 2006**, prețul la pompă al benzinei era, în România, de circa 1,30 dolari/litru, atunci **creșterea reală** de preț față de noiembrie 2004 era de numai 14 cenți/litru (întrucât restul creșterii, de 20 cenți/litru a fost de fapt destinată să acopere creșterea prețului mondial al petrolului). Cu acest “preț real“ de 1,10 dolari/litru, România s–ar situa la nivelul din 2004 (anul admiterii) al Cehiei și Sloveniei, dar sub nivelul din acel an al Ungariei (1,30 dolari/litru), al Poloniei (1,20 dolari/litru) sau al Slovaciei (1,17 dolari/litru). Același raționament e valabil și în cazul motorinei, al cărei preț la momentul iunie 2006 este de circa 1,25 dolari/litru, dar al cărei “preț real“ este de 1,05 dolari/litru, similar cu nivelul înregistrat în Cehia în 2004, dar mai mic decât în Ungaria, Polonia sau Slovacia în acel moment.

¹ Editat de GTZ (Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit) la solicitarea Ministerului Federal pentru Cooperare Economică și Dezvoltare

4. O altă comparație internațională foarte relevantă ilustrată de studiul respectiv este cea cu privire la ponderea taxelor pe combustibili în totalul taxelor și impozitelor încasate de fiecare stat.

România încasează din accize asupra uleiurilor minerale, anual, mai puțin de 2% din PIB (adică mai puțin de 6% din totalul veniturilor bugetare). Majoritatea țărilor europene încasează din astfel de taxe între 4 și 6% din PIB (adică între 10 și 15% din totalul veniturilor bugetare). Un exemplu ilustrativ îl constituie Germania, unde taxa pe combustibili, reprezentând 8,7% din totalul veniturilor bugetare, constituie cea de-a treia ca importanță sursă de alimentare a bugetului.

Cele mai importante venituri din impozite în Germania (2002)	% din totalul veniturilor bugetare
1. Impozitul pe venit	36.0%
2. TVA	31.0%
3. Impozit pe produse petroliere	9.2%
din care:	
– impozit pe combustibili	8.7%
4. Impozit pe profit	5.5%
5. Impozit pe tutun	2.7%
6. Impozit pe corporații	2.5%
7. Taxă de solidaritate	2.5%
8. Impozit pe bunuri imobiliare	2.0%
9. Impozit pe vehicule	1.8%
10. Impozit de asigurare	1.6%

Și mai edificatoare este situația din țări precum Turcia sau Albania, unde impozitul pe combustibili contribuie cu 18 – 24% din totalul veniturilor bugetare.

5. Argumentul că o nouă scumpire a prețului combustibililor (peste majorările de accize negociate deja cu UE) ar fi insuportabilă pentru populație este contrazis de faptul că într-o mulțime de țări mai sărace decât România prețul combustibililor era sau este mai mare (Cap Verde, Somalia, Republica Central Africană, Burkina Faso, Ciad, Mali, Coasta de Fildeș, Zambia, Senegal, Maroc, Belize, Peru, Turcia, Albania, Macedonia, toate țări cu PIB/locuitor mai mic decât România).

La fel în ceea ce privește proporția veniturilor bugetare din taxe pe combustibili, acestea erau sau sunt mai mari decât în România în țări precum Mozambic, Kenya, Senegal, Mali, Camerun, Namibia, Guinea, Maroc, Haiti,

Burkina Faso, India, Turcia, Malawi, Coasta de Fildeș, Nicaragua, Swaziland, Albania, sau Sierra Leone, toate țări cu PIB/locuitor mai mic.

II. Comparație cu alte țări în ceea ce privește componenta de mediu a impozitelor și taxelor

1. Dacă în majoritatea țărilor central și vest – europene taxele de mediu iau partea leului din impozitele pe combustibili, în România, până în prezent, nu a existat o preocupare pentru a evidenția o componentă de mediu în cadrul taxelor cu o clară tentă ecologică. Întrucât această situație e greu/imposibil de corectat retroactiv, se impune concentrarea eforturilor ca de acum încolo creșterile de impozite pe combustibili să fie legate de componenta de mediu. Numai astfel se va putea corecta situația în care taxele de mediu reprezintă doar circa 0,2% din PIB în România, față de 3,4% din PIB în Slovenia, 2,7% din PIB în Cehia și Ungaria, 2,5% din PIB în Letonia, 2,2% din PIB în Lituania, 2% din PIB în Estonia etc.

2. Mai mult decât atât, în interiorul taxelor de mediu, cele legate de combustibili (sau de utilizarea drumurilor publice) reprezentau marea majoritate.

De exemplu, în Republica Cehă, în anul 2002, din totalul de 2,15 miliarde dolari din taxe de mediu, nu mai puțin de 1,88 miliarde dolari (87,5%) proveneau din taxe legate de combustibili sau de utilizarea drumurilor publice. Dintre acestea 1,65 miliarde dolari (77% din totalul taxelor de mediu) îl reprezentau **accizele pe combustibili cu hidrocarbon și lubrifianți**.

În Ungaria, în anul 2001, din totalul de 1,40 miliarde dolari din taxe de mediu, 1,31 miliarde dolari (93%) proveneau din taxe legate de combustibili sau de utilizarea drumurilor publice. Dintre acestea, 549 milioane dolari (39,2% din total) erau **accize pe motorină**, iar 603 milioane dolari (43% din total) erau **accize pe benzină**.

În Slovacia, în anul 2000, din totalul de 433 milioane dolari din taxe de mediu, 428 milioane dolari (99%) proveneau din taxe legate de combustibili sau de utilizarea drumurilor publice. Dintre acestea, **accizele asupra uleiurilor minerale** au contribuit cu 382 milioane dolari (88,2% din total).

În Polonia, în anul 2002, din totalul de 3,938 miliarde dolari din taxe de mediu, nu mai puțin de 3,51 miliarde dolari (89%) proveneau din taxe legate de combustibili, mai precis **accize asupra produselor energetice**.

3. Din cele de mai sus rezultă că efortul în ceea ce privește taxele de mediu din România trebuie să se concentreze asupra creșterilor viitoare a accizelor la combustibili (și asupra recunoașterii acestora ca având componentă de mediu).

III. Propunere concretă

1. Pentru a corecta situația prezentată la punctul II și pentru a alimenta bugetul cu noi venituri necesare, în principal, cofinanțării lucrărilor de mediu, se propune ca, **în plus față de calendarul de creștere a accizelor** la combustibili negociat cu UE, să se ia următoarele măsuri:

a) – creșterea, începând cu 1 iulie 2007, prin modificarea corespunzătoare a Codului Fiscal, cu 10 eurocenți (circa 0,35 RON) a prețului la pompă al benzinei și al motorinei, indiferent de prețul mondial al petrolului la acel moment. Această creștere de acciză, denumită explicit taxă de mediu, ar urma să fie colectată de MFP și utilizată, cu precădere, pentru co-finanțarea proiectelor de mediu. Efect bugetar estimat (anualizat) – circa 500 milioane euro (aprox. 0,50% din PIB).

b) – o nouă creștere, începând cu 1 ianuarie 2008, cu alți 10 cenți a prețului la pompă al benzinei și al motorinei, în aceleași condiții. Datorită creșterii între timp a PIB nominal exprimat în euro, este posibil ca efectul bugetar estimat să fie ceva mai mic (aprox. 0,45% din PIB).

Cumulate, cele două creșteri ar crea o resursă de circa 1 miliard euro anual, care, cuplată cu alte măsuri de taxe de mediu (poluarea aerului, deșeuri menajere etc.) ar putea asigura o co-finanțare decentă a proiectelor de mediu în următorul deceniu.

IV. Estimări privind rezultatele aplicării propunerii

1. O primă consecință care trebuie avută în vedere este impactul unei astfel de măsuri asupra inflației în anii de aplicare (2007 și 2008). Conform datelor INSSE, ponderea grupei “combustibili” în totalul coșului de consum pe baza căruia se calculează rata inflației este de 724 puncte din 10000 (adică 7,24%). Creșterea cu circa 10% a prețului benzinei și a motorinei s-ar traduce într-o creștere imediată a inflației (efect de primă rundă) cu circa 0,7%, iar efectul secundar, disipat în timp, ar mai putea adăuga circa 0,3%. Astfel, impactul inflaționist total al unei majorări cu 10% a prețului combustibilului poate fi estimat la circa 1% inflație suplimentară. Desigur, se poate argumenta că în condițiile existenței unor ținte foarte ambițioase ale inflației pentru 2007 și 2008 ($4\% \pm 1$ procent, respectiv $3,8\% \pm 1$ procent), o asemenea măsură ar fi inoportună. În același timp, există o serie de argumente care pledează în favoarea unei asemenea măsuri:

- Programele de Convergență și Stabilitate agreate cu Comisia Europeană acordă o mult mai mare atenție poziției bugetare apropiate de echilibru, în detrimentul preocupărilor privind inflația;

- efectele măsurii propuse nu sunt cu nimic mai împovărătoare în ceea ce privește creșterea ratei inflației decât o măsură care ar viza creșterea TVA cu 3 puncte procentuale (de la 19% la 22%). O astfel de măsură ar aduce venituri bugetare suplimentare similare (de circa 1,1% din PIB), dar cu afectarea tuturor prețurilor din economie, așadar cu o inflație suplimentară de peste 1%;
- banca centrală poate reacționa din timp printr-o întărire a politicii monetare, care să încerce readucerea inflației în banda inițială;
- dacă acest lucru se dovedește imposibil, există în continuare posibilitatea de a explica publicului că ratarea s-a datorat unei modificări majore a politicii fiscale, care nu a fost luată în calcul la momentul stabilirii țintei.

2. Este posibil ca evoluții favorabile de pe piața petrolului să atenueze efectele inflaționiste menționate, ca urmare a unor scăderi ale prețului țițeiului în anii următori. Astfel, un sondaj efectuat de Reuters la începutul lunii august 2006 printre 32 de analiști a arătat că, față de un preț spot de 78,65\$/baril a petrolului Brent crude, se anticipa o scădere în luna aseptembrie la 72,70\$/baril și o medie anuală pentru 2006 de 68,20\$/baril (față de 68,60\$/baril pe primele șapte luni ale anului). Mergând mai departe, prețul petrolului pentru 2007 este prognozat la 64,45\$/baril (o scădere cu circa 5% față de anul acesta), iar pentru 2010 se anticipează o scădere a prețului petrolului Brent crude până la 45,67\$/baril (o scădere cu aproximativ 33% față de 2006). Prin urmare, nu este deloc obligatoriu ca accizarea superioară a benzinei și a motorinei să se traducă în prețuri mai mari la pompă.

Totodată, trebuie luat în calcul și efectul aprecierii nominale a leului față de euro și față de dolar, care, dacă va continua, va avea același efect de descurajare a creșterii prețurilor la pompă exprimate în lei.

3. Un ultim considerent privește modalitatea în care creșterile de accize propuse s-ar suprapune peste calendarul creșterilor de accize deja agreat cu Comisia Europeană.

Conform acestui calendar, acciza la **benzina cu plumb** ar urma să crească cu circa 10 eurocenți/litru în intervalul 2004–2007 (din care numai 3 eurocenți în intervalul 2006–2007), acciza la **benzina fără plumb** ar urma să crească cu circa 9 eurocenți în intervalul 2004–2011 (cu circa 6 eurocenți în intervalul 2006–2011), iar acciza la **motorina utilizată drept carburant auto** ar urma să crească cu aproximativ 12 eurocenți în perioada 2004–2013 (din care 9 eurocenți în perioada 2006–2013).

Toate aceste creșteri sunt extrem de moderate și, ca atare, adăugarea atât în 2007 cât și în 2008 a câte 10 eurocenți la accize sub formă de taxe de mediu este pe deplin fezabilă.

Cap. 3. PROPUNERE PENTRU INTRODUCEREA UNUI IMPOZIT PE AGREGATE

1. Descrierea impozitului

- Acesta reprezintă o taxă pe exploatarea comercială a agregatelor;
- Impozitul este datorat atunci când următoarele agregate sunt extrase cu scopul comercializării sau când sunt importate: piatra de carieră, pietriș, nisip;
- Scopul introducerii unui astfel de impozit este reducerea exploatării acestor materii prime prin încurajarea reciclării materialelor (rezultate din demolări). În România există un motiv în plus pentru introducerea acestui impozit, și anume limitarea exploatăriilor ilegale, care au reprezentat un factor favorizant în inundațiile din 2005.
- Această taxă va afecta sectorul construcțiilor dar și construcția de infrastructură, pentru că impozitul va fi transferat prin preț mai departe spre consumator. Efectul poate fi semnificativ asupra prețului cimentului și betoanelor, pentru că agregatele au o pondere de 23% din preț². Trebuie amintit aici că prețul cimentului în România este de trei ori mai mare decât prețul internațional, și ca atare este posibil ca producătorii să mărească prețul chiar cu mai mult decât ar fi contribuția noului impozit.
- Competitivitatea exporturilor nu va fi afectată de introducerea taxei, având în vedere că peste 75% din producție este folosită pentru piața internă. Mediul concurențial nu va fi afectat pentru că impozitul este pus atât asupra producției interne cât și asupra importurilor.

2. Modul de aplicare

- Impozitul ar trebui să fie o sumă comparabilă sau chiar mai mare cu impozitul din alte țări. În Marea Britanie acest impozit este o sumă de 2.6 Eur/tonă, dar în alte țări – Suedia, Danemarca- nivelul acestui impozit este mult mai mic. Un studiu efectuat la nivel European³ arată că un impozit de 0.5 Eur/tonă nu are nici un efect asupra producției, pentru că elasticitatea este relativ mică. Având în vedere că în România elasticitatea este și mai mică, așa cum s-a

² Camera de Comerț și Industrie Iași: “Studiu de piață : Materiale de Construcție », Iași, 2004, p. 4

³ Study on Environmental Taxes and Charges in the EU

- arătat mai sus, probabil impozitul ar trebui să fie mai mare decât în țările Europene pentru a avea vreun efect asupra producției;
- Impozitul este datorat în momentul în care agregatele sunt exploatare comercial, adică momentul în care:
 - agregatele sunt fizic deplasate de la locul în care au fost extrase (cu excepția situației în care agregatele sunt mutate într-o locație care este înregistrată cu același nume ca locația extragerii);
 - este semnat un angajament pentru transferul agregatelor către o altă persoană;
 - agregatele sunt utilizate în construcții;
 - agregatele sunt amestecate cu orice altă substanță care nu este apă (sau alte agregate).
 - Plata impozitului poate fi făcută anual, în momentul reînnoirii licenței de exploatare, sau trimestrial, împreună cu TVA. Având în vedere că aceasta este o taxă pe cantitatea vândută, sistemul TVA este cel mai simplu de aplicat, însă pentru exploatarea noi sau pentru cele care devin legale este mai simplu de aplicat sistemul plății în momentul licențierii.

3. Estimarea veniturilor bugetare

	2006
Producția anuală (mil. tone)	26*
Impozitul (RON/tona)	14
Venituri bugetare (mil. RON)	364
PIB (mil RON)	322500
Venituri bugetare ca procent în PIB **	0.1

Ipoteze:

* conform studiului Camerei de Comerț din Iași⁴ producția de agregate în anul 2003 a fost de 20 mil. tone, în timp ce creșterea anuală a acestei producții este estimată ca fiind similară celei din sectorul construcțiilor. Astfel, am presupus o rată anuală de creștere a producției de agregate de 9% în 2004, 10% în 2005 și respectiv în 2006. Totuși, trebuie menționat că această estimare se referă numai la producția din exploatarea legale.

** Pentru aceste venituri bugetare a fost considerată o rată de colectare de 100%.

⁴ Camera de Comerț și Industrie Iași: "Studiu de piață : Materiale de Construcție », Iași, 2004, p.5

4. Posibilități de extindere a impozitului:

În alte țări, acest impozit este aplicat și asupra altor materiale :

- argila, lut; calcar;
- turbă; pământ pentru cărămizi ;
- alte depozite similare.

Cap. 4. ALIMENTAREA CU VENITURI A FONDULUI DE MEDIU

1. Fondul de Mediu se confruntă cu probleme majore legate de colectarea veniturilor care îl alimentează. Dificultățile sunt atât de ordin metodologic, cât și de implementare, necesitând sprijinul Ministerului Finanțelor Publice.

2. În ceea ce privește ordinul de mărime al sumelor posibile de colectat, trebuie subliniat că acesta este foarte departe de a asigura creșterea semnificativă a veniturilor bugetului consolidat. Astfel, simulări întreprinse de specialiștii Ministerului Mediului, care au luat în calcul volumele de noxe și poluanți aferente anului 2004, respectiv nivelul de impozitare actualizat, aferent anului 2006, au arătat că, în cel mai fericit caz, s-ar putea obține la Fondul de Mediu venituri anuale de 3,9 milioane RON (circa 1,1 milioane EUR), adică **de circa 1000 ori mai puțin decât 1% din PIB**. Din punct de vedere macroeconomic, aceste sume sunt cu totul ne semnificative și nu răspund imperativului de a aduce venituri bugetare din taxe de mediu la cel puțin 1% din PIB și de a asigura astfel o cofinanțare de peste 1 miliard euro în fiecare din anii următori.

3. În continuare, s-ar putea lua în considerare introducerea unor taxe noi pentru poluarea aerului sau a unor taxe pentru deșeuri menajere, similare cu cele practicate în țările central și est – europene. Ca taxe pentru poluarea aerului, în Polonia, de exemplu, se taxează poluarea prin diverse substanțe cum ar fi CO₂, metan, SO₂, Mercur, precum și substanțele de la fermele avicole, de la boilerele mici, de la manipularea produselor petroliere. Taxele pentru deșeurile menajere, precum în Ungaria, se referă la deșeuri toxice, deșeuri municipale solide, incinerarea deșeurilor toxice fluide și solide, ambalaje de aluminiu, plastic și sticlă. Dar, chiar și cu acestea, veniturile consolidate nu ar depăși 0,1% din PIB. Rezultă că singura măsură susceptibilă a crește semnificativ veniturile bugetare cu componentă de mediu o constituie creșterea prețului la combustibili (benzină + motorină) prin introducerea unei taxe de mediu.