



24.10.2016

### Comunicat de Presa

#### **Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile din România NU susține eliminarea Timbrului de Mediu**

În calitate de organizație profesională reprezentativă pentru sectorul auto din România (A.P.I.A. grupează producătorii și importatorii autorizați de automobile ce activează pe piața autohtonă), Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile manifestă o preocupare constantă față de teme precum nivelul de poluare produs de către autovehiculele din parcul național și creșterea siguranței rutiere, ambele fiind probleme abordate și pe plan global de către mai multe organizații, printre care și Organizația Internațională a Constructorilor de Automobile, ai cărei membri suntem.

Proiectul de lege de relaxare a fiscalității / birocrației prin eliminarea unui număr important de taxe, respectiv **PL-x 473 / 2016**, printre care și **Timbrul de Mediu** (OUG 9/2013), a fost avizat favorabil astăzi în Comisia de buget, finanțe și bănci a Camerei Deputaților.

Timbrul de mediu însă, este un **instrument de politică economică de importanță crucială** pentru ramura economică pe care o reprezentăm. Expertiza membrilor și specialiștilor noștri, precum și documentația de care dispunem în acest moment referitoare la practica europeană în domeniu, dar și evoluțiile viitoare previzibile pentru piața auto, ne îndreptătesc să **considerăm ca eliminarea Timbrului de Mediu (OUG 9/2013) va genera grave efecte negative și imediate pe multiple paliere ale societății și economiei românești**, motiv pentru care **punctul de vedere APIA față de această nedorită eventualitate este următorul:**

**Posibila adoptare a acestui proiect de lege va duce la creșterea poluării din marile orașe (confirmată de procedura de pre-infringement în care se află România pentru nerespectarea cerințelor legislației comunitare în privința calității aerului), precum și la deteriorarea nivelului de siguranță în trafic (unde România înregistrează un dramatic loc doi în UE în ceea ce privește numărul de victime ale accidentelor rutiere), dar și la scaderea activității producătorilor și importatorilor autorizați de automobile, cu impact direct extrem de negativ în ceea ce privește restructurarea unui număr semnificativ al locurilor de muncă, sau diminuare a încasărilor la Bugetul de Stat, ca și consecință iminentă a reducerii activității din acest sector, concomitent cu creșterea abruptă a volumului de tranzacții nefiscalizate.**

#### **Argumente în susținerea acestui punct de vedere:**

1. Primul aspect pe care dorim să-l semnalăm este faptul că afirmația / motivația precum că Timbrul de Mediu ar fi „illegal”, nu este una care să corespundă cu cele precizate de către Curtea de Justiție a UE - CJUE. Redăm în acest sens, un extras din deciziile CJUE în cazurile Manea – C76/2014 din 14 aprilie 2015 și C586/14 din 9 iunie 2016.

**”Articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul ca:**

- **nu se opune ca un stat membru să instituie o taxă pe autovehicule care se aplică autovehiculelor rulate importate cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru și autovehiculelor deja înmatriculate în statul membru respectiv cu ocazia primei transcrieri în același stat a dreptului de proprietate asupra acestora din urmă;**

– **se opune ca statul membru respectiv sa scuteasca de aceasta taxa autovehiculele deja inmatriculate pentru care a fost platita, dar nu a fost restituita o taxa in vigoare anterior declarata incompatibila cu dreptul Uniunii.**”

Cu alte cuvinte, deciziile Curtii Europene de Justitie **NU stabilesc ilegalitatea formulei de calcul sau a cuantumului Timbrului de Mediu** cu dreptul UE (art. 110 TFUE), ci a modului sau de aplicare, respectiv faptul ca sunt scutite de plata acestuia autovehiculele pentru care s-a achitat anterior (inainte de martie 2013) una din variantele taxei de poluare.

Ca urmare, **solutia simpla si rapida** de rezolvare a problemei este cuprinsa chiar in formularea deciziilor CJUE si ea poate fi cea de mentinere a actualei formule a Timbrului de Mediu, dar cu eliminarea exceptarii prevazute in OUG 9 / 2013 pentru autovehiculele pentru care, anterior instituirii Timbrului de Mediu (martie 2013) s-a achitat o forma a taxei de poluare, iar aceasta nu a fost recuperata (dar care oricum va trebui restituita, iar Ministerul Mediului s-a angajat la acest lucru prin OUG 40/2015).

## **2. Consideram ca, in eventualitatea eliminarii Timbrului de Mediu, efectele negative pe termen imediat si mediu vor fi urmatoarele:**

- Cresterea numarului de autovehicule vechi, poluante, fara unele echipamente de siguranta in circulatie in parcul auto national - de retinut ca, in conformitate cu studiile realizate la nivelul UE, *Romania este pe locul 2 in UE in ceea ce priveste numarul deceselor rezultate din accidente rutiere !*
- Cresterea considerabila (ca si rezultanta a celor de mai sus) a nivelului de poluare atmosferica, in conditiile in care Romania se afla in procedura de pre-infringement pentru depasirea pragurilor de emisii de particule (PM<sub>10</sub>) in unele orase din tara, cu efecte negative evidente asupra gradului de sanatate publica (**nivelul maxim al emisiilor de particule in cazul autoturismelor echipate cu motoare diesel Euro4 este de 5 ori mai mare decat al celor Euro6 si de 3 ori mai mare in cazul oxizilor de azot, ambele favorizand aparitia unor probleme de sanatate precum cancerul, conform Organizatiei Mondiale a Sanatatii**); *Tot conform studiilor europene (Agentia Europeana de Mediu) se estimeaza ca, in anul 2012 in Romania, au fost zeci de mii de decese premature datorita emisiilor poluante provenite de la autovehicule.*
- Diminuarea incasarilor la Bugetul de Stat (TVA, impozit profit, impozite angajati), ca urmare a scaderii vanzarilor de autovehicule noi (estimam o scadere a vanzarilor de cca. 30%).
- Disponibilizarea unui numar de cateva mii de angajati din industria constructoare de automobile si din sectorul distributiei de autovehicule, ceea ce va genera cheltuieli de la Bugetul de Stat cu indemnizatiile de somaj ale persoanelor disponibilizate, dar si scaderi ale veniturilor la bugetul asigurarilor sociale ca urmare a diminuarii masei salariale.
- Cresterea varstei medii a parcului auto national (Romania va deveni al doilea „cimitir de masini vechi” al Europei, dupa Polonia) si anularea eforturilor financiare de curatare a parcului realizate in ultimii 11 ani prin Programul „Rabla”. In Polonia, tara care nu are o taxa de inmatriculare care sa limiteze intrarile de autovehicule rulate in parcul auto national, se confrunta incepand cu anul aderarii la UE cu importuri masive de autoturisme rulate (cca. 1 milion in primii ani si 800.000 in cei din urma), majoritatea dintre acestea avand peste 10 ani vechime.

- **Scaderea comertului cu autovehicule noi**, acestea fiind defavorizate fata de cele rulate, mai poluante, ce vor intra in tara fara niciun fel de penalizare financiara legata de nivelul lor de poluare, fiind, in plus avantajate de lipsa fiscalizarii.
- Afectarea posibilitatii de atragere de noi investitii in sectorul auto dar si stabilitatea investitiilor deja realizate.

Tinand cont de cele de mai sus, suntem indreptatiti sa credem ca prin eliminarea Timbrului de Mediu, sectorul auto din Romania, risca in acest moment de usoara revenire - dupa ce ani de zile a inregistrat cele mai mari scaderi pe plan european- , sa revina la trendul negativ cu efecte dezastruoase pe termen mediu si lung pentru mediul afaceri si angajatii din acest sector, ceea ce va genera si un impact pe masura asupra incasarilor la Bugetul de Stat, dar si asupra economiei in ansamblul ei.

=====// \\=====

