



ASOCIAȚIA PRODUCĂTORILOR ȘI IMPORTATORILOR DE AUTOMOBILE
THE ASSOCIATION OF AUTOMOTIVE MANUFACTURERS AND IMPORTERS



Analiză – Impactul negativ (poluare & siguranță rutieră) al eventualei eliminări a Timbrului de Mediu

17 Noiembrie 2016

Fiscalizarea achiziției de autovehicule în UE – un instrument de stimulare a achizițiilor de autovehicule mai puțin poluante

România NU este singurul stat din UE care are o taxă menită să stimuleze achiziția de autovehicule mai puțin poluante. **Alte 19 din cele 28 de State Membre al UE** au un sistem de taxare bazat pe factori similari, precum: emisia de CO₂, capacitatea cilindrică, norma de poluare;

Sistemul de stimulare (fiscală) nu este unitar la nivelul UE, dar trebuie respectate anumite principii. Timbrul de mediu nu este ilegal, ca si concept. Este neconforma cu dreptul UE, modul de aplicare, care poate fi corectat.

Soluția pentru aplicarea Deciziilor CJUE (cazurile Manea – C76/2014 din 14 aprilie 2015 si C586/14 din 9 iunie 2016 este una simplă, cuprinsă chiar în textul celor două decizii ale CJUE :

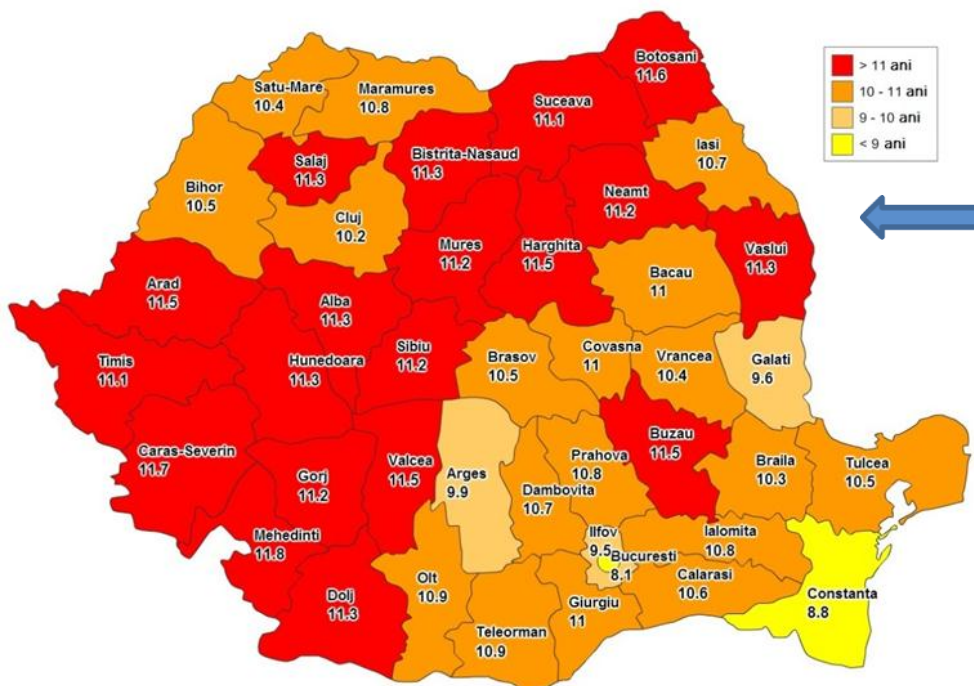
”Articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul ca:

- 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; (*n.b. Timbrul de Mediu*)
- se opune ca statul membru respectiv să scutească de această taxă autovehiculele deja înmatriculate pentru care a fost plătită, dar nu a fost restituită o taxă în vigoare anterior declarată incompatibilă cu dreptul Uniunii.” (*n.b. taxele de poluare anterioare Timbrului de Mediu*)

Concluzie: Deciziile Curtii Europene de Justiție **NU stabilesc neconformitatea 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 (înainte de martie 2013) una din variantele taxei de poluare.

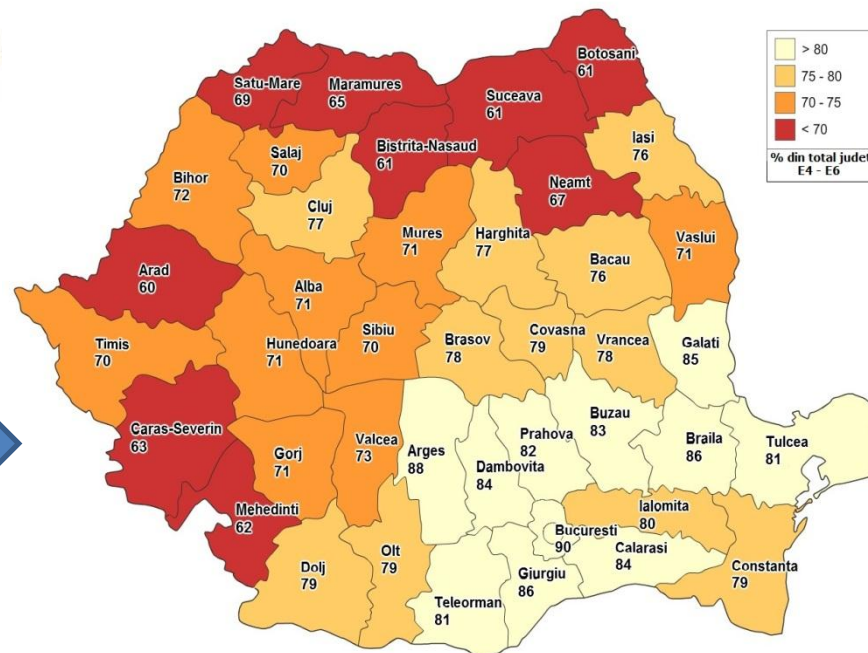
Timbrul de mediu - un instrument util descurajării intrărilor de autoturisme poluante

Vârsta medie a autoturismelor rulate nou intrate în parcul național în anul 2015

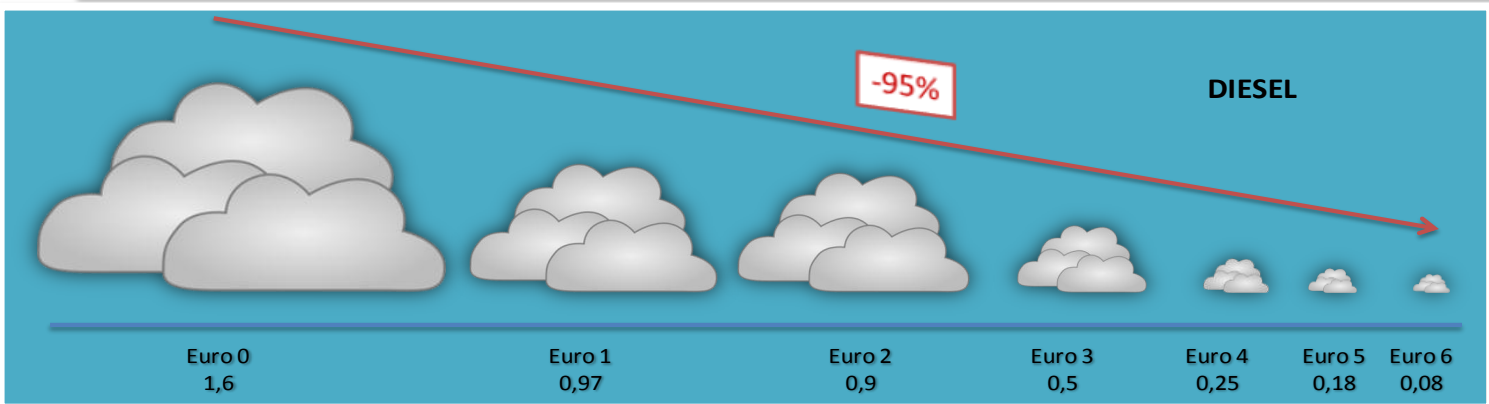


În niciunul dintre județe, vârsta medie a autoturismelor rulate importate, nu a fost superioară vârstei medii a parcului auto național (13,5 ani).

70% dintre autoturismelor rulate importate, au avut standarde de poluare performante (Euro4 – Euro6)

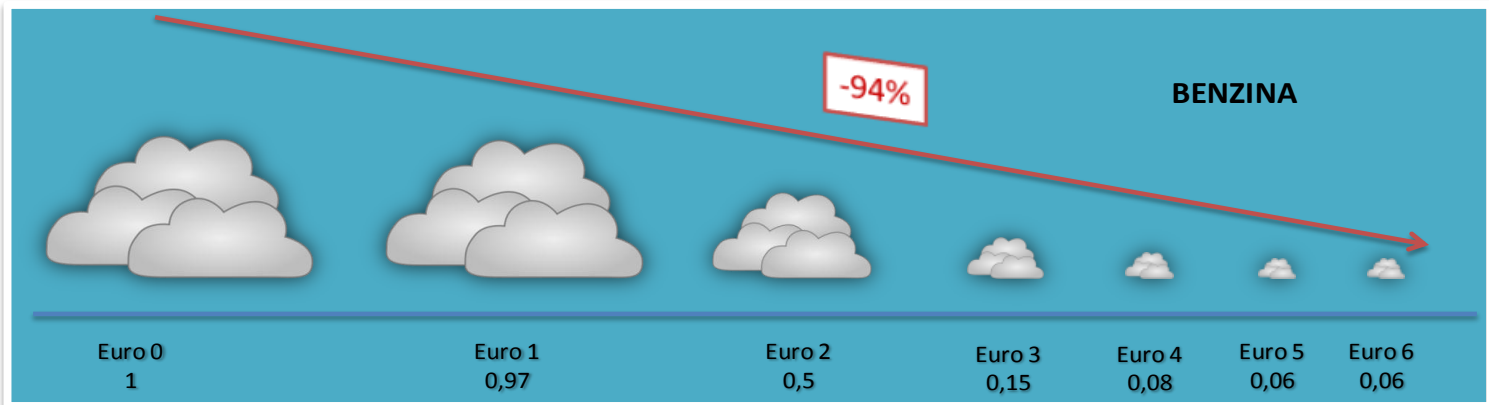


Începând cu anul 2015 (Euro6) autoturismele au obligația de corespunde unor Standarde de Emisii extrem de severe

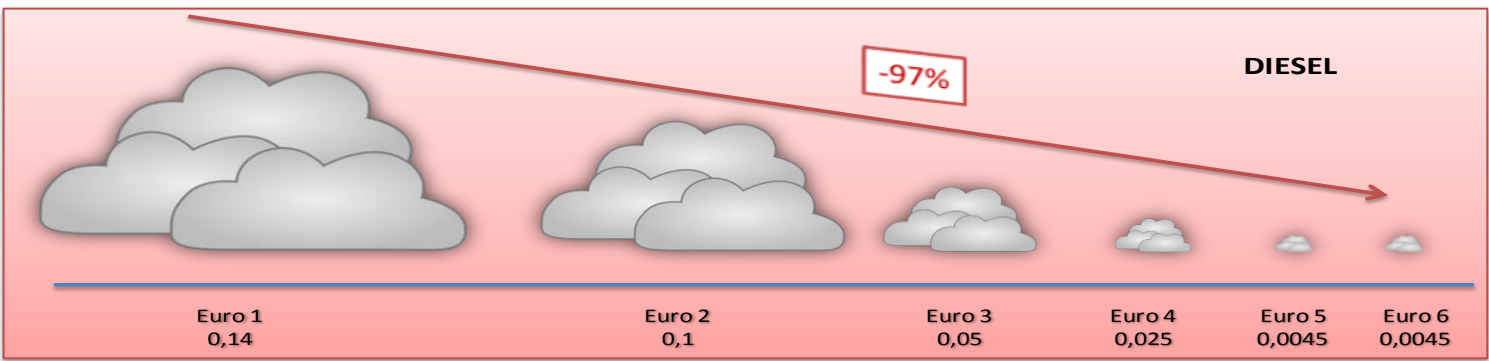


Nivelul emisiilor la $E_2 = \underline{11 \times} E_6$!

NOx emissions, [g/km]



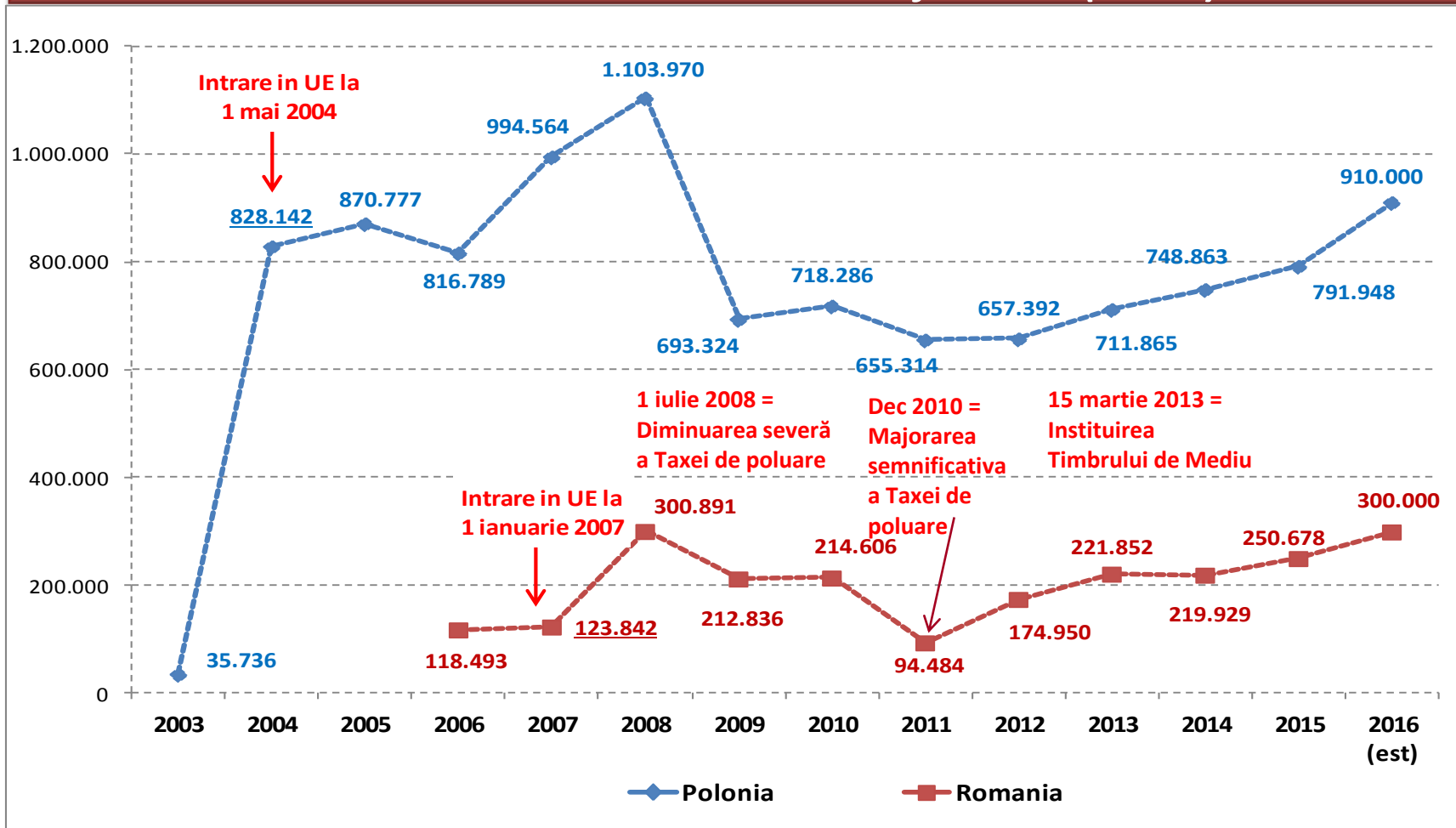
Nivelul emisiilor la E_2 este = 8 x E_6 !



PM emissions, [g/km]

Nivelul emisiilor la E_2 este = 22 ori E_6 !

Fără o taxă care să descurajeze achizițiile de autoturisme vechi, importurile de autoturisme rulate din RO s-ar fi dublat (ex: PL)

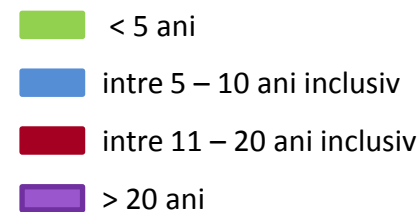


Situatie comparativa pre si post intergarea in UE

Polonia	01 mai 2004 – 01 oct 2016	10.273.074 unit
<i>din care</i>	01 ian 2007 – 01 oct 2016	7.773.685 unit
Romania	01 ian 2007 – 01 oct 2016	2.040.654 unit

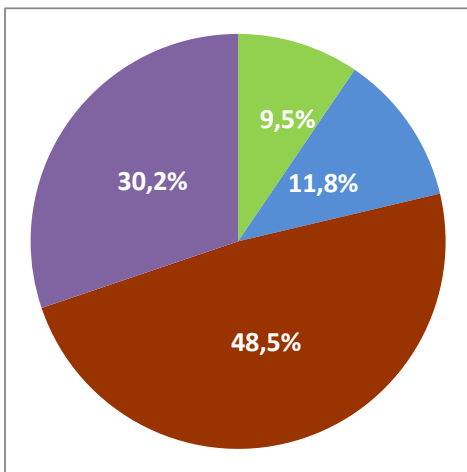
Structura Parcului auto și impactului fiscalizării autovehiculelor

în PL (fără taxe) – Segmentul > 20 ani, are o pondere dublă comparativ cu RO (Timbrul de Mediu)

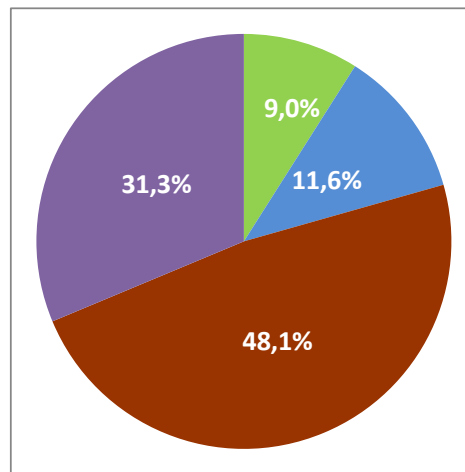


POLONIA

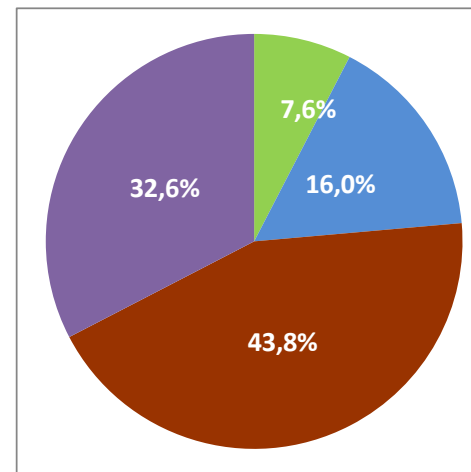
2013



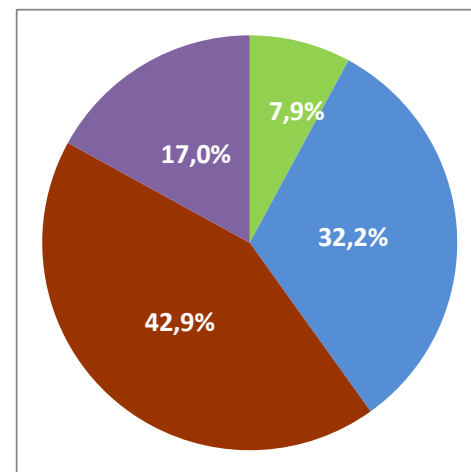
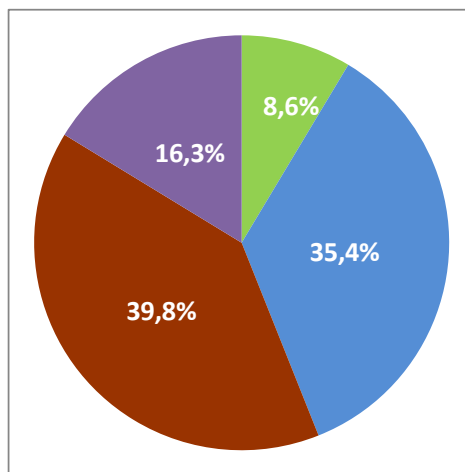
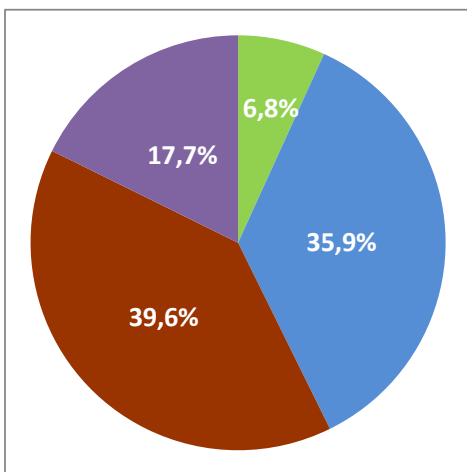
2014



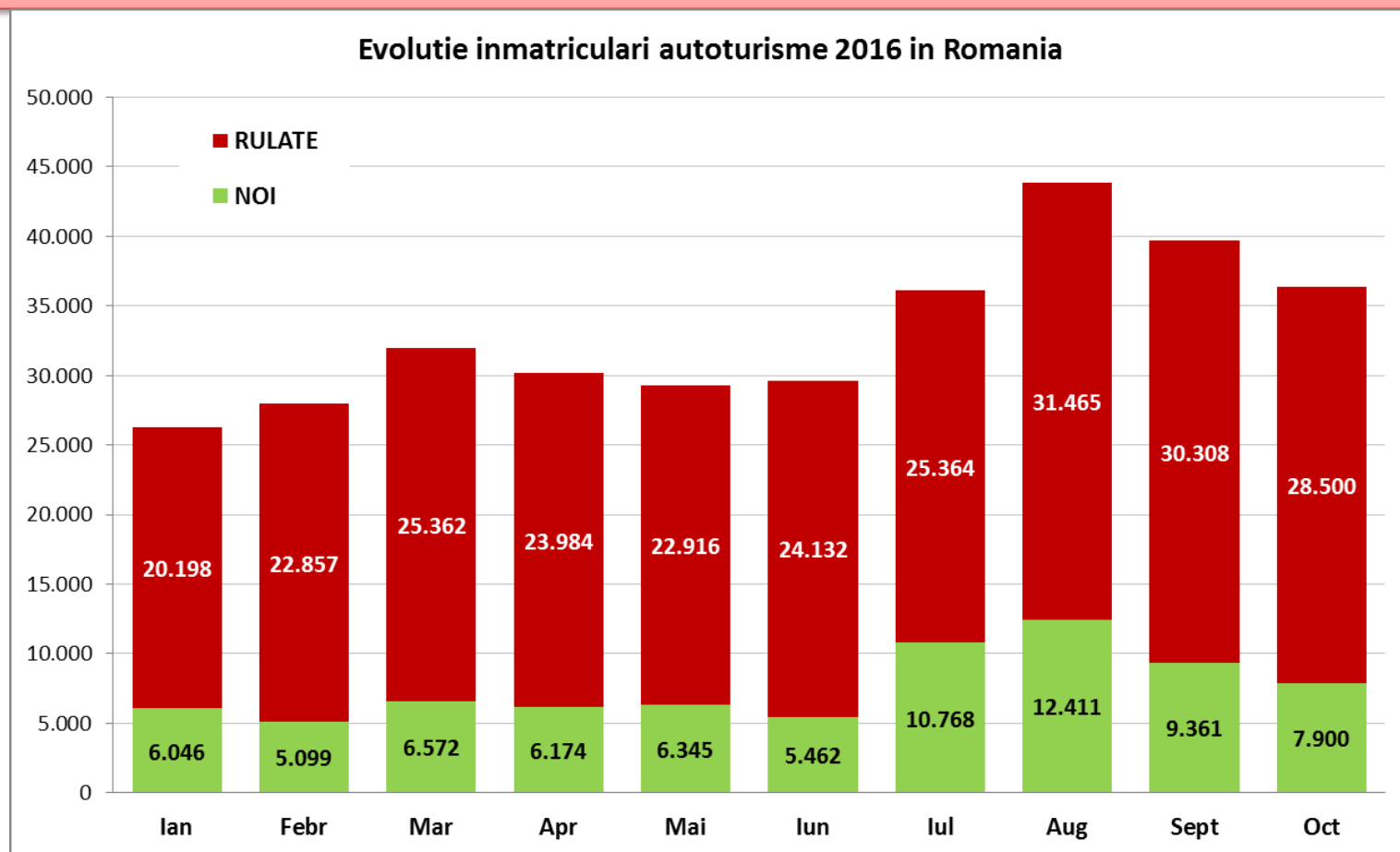
2015



ROMANIA



2016 - Deciziile Ministerului Mediului au avut un impact negativ semnificativ asupra pieței auto



Autoturisme Noi (10 luni) = 76.400 unități

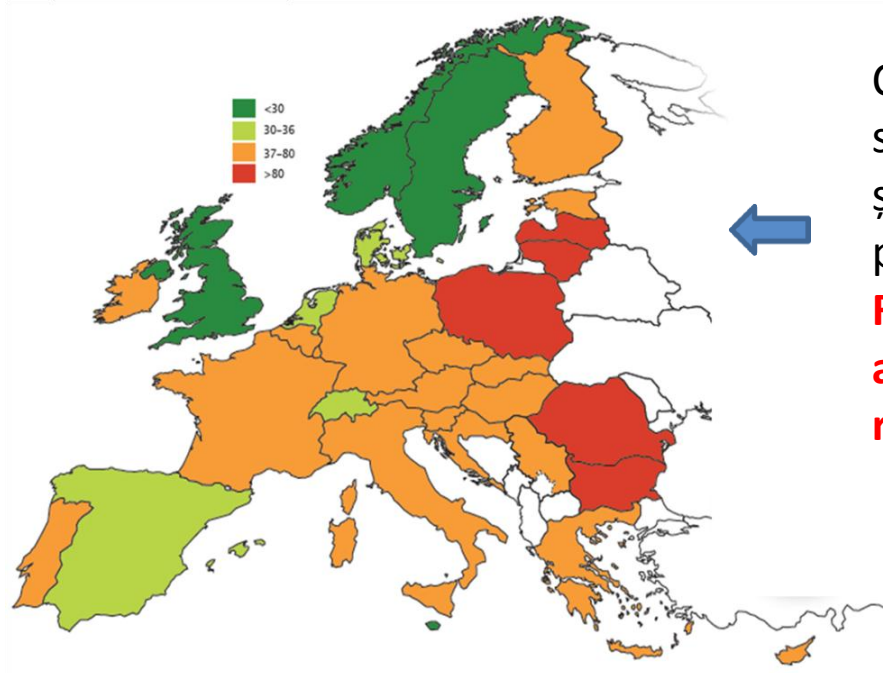
Autoturisme Rulate (10 luni) = 255.000



Raport 3,3 rulate / 1 nou

- autoturisme **noi** – Evoluție influențată de Programului Rabla: Stagnare (ian.-iunie), Creștere (iulie-sept)
- autoturisme **rulate** - Creșterea semnificativă (iulie – oct.) după anunțul Ministerului Mediului de modificare / anulare a Timbrului de Mediu.

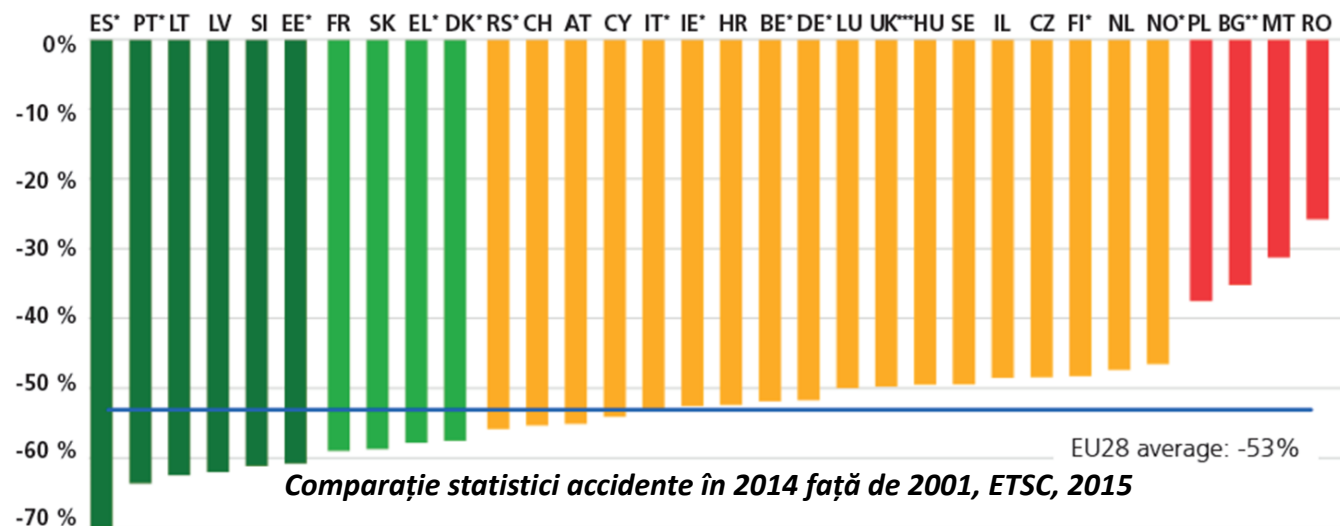
Siguranța rutieră din România – pe ultimul loc în Europa !



Chiar dacă nu în totalitate, situația gravă a siguranței rutiere în România este influențată și de numărul mare de autovehicule vechi din parc, cu grad redus de siguranță în trafic.

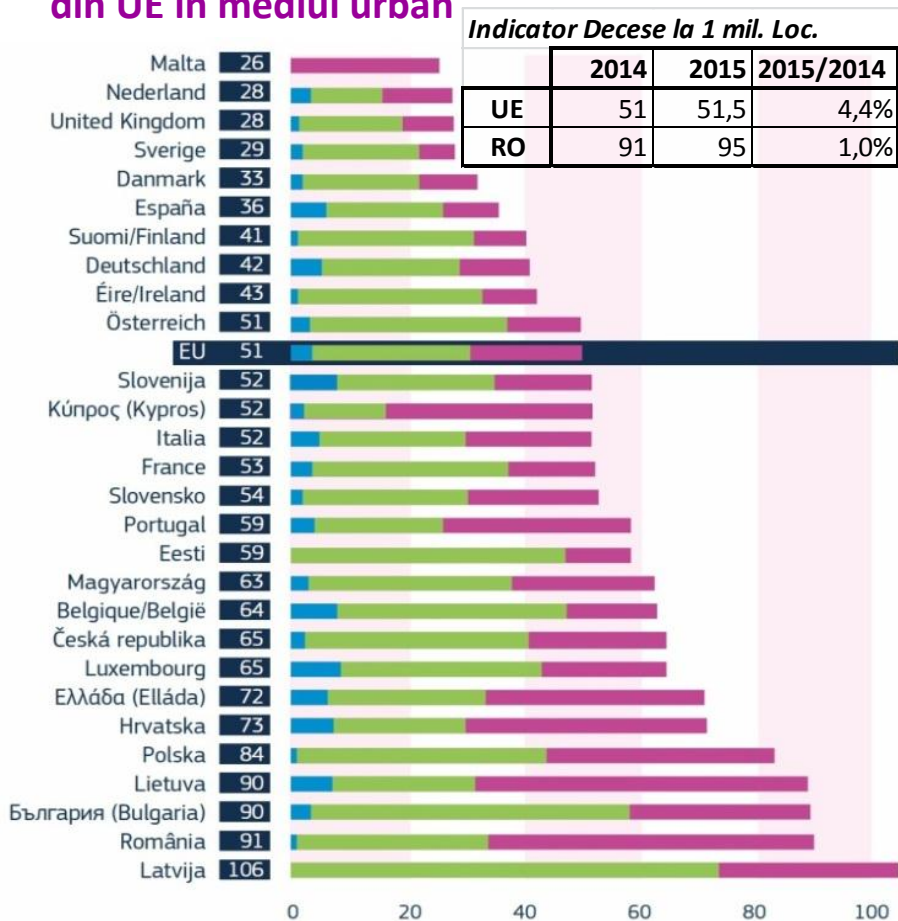
RO (2015) = cca. 1800 decese datorate accidentelor rutiere și 8.000 de persoane grav rănite

România înregistrează pe plan european cea mai slabă performanță în ceea ce privește reducerea numărului de accidente rutiere



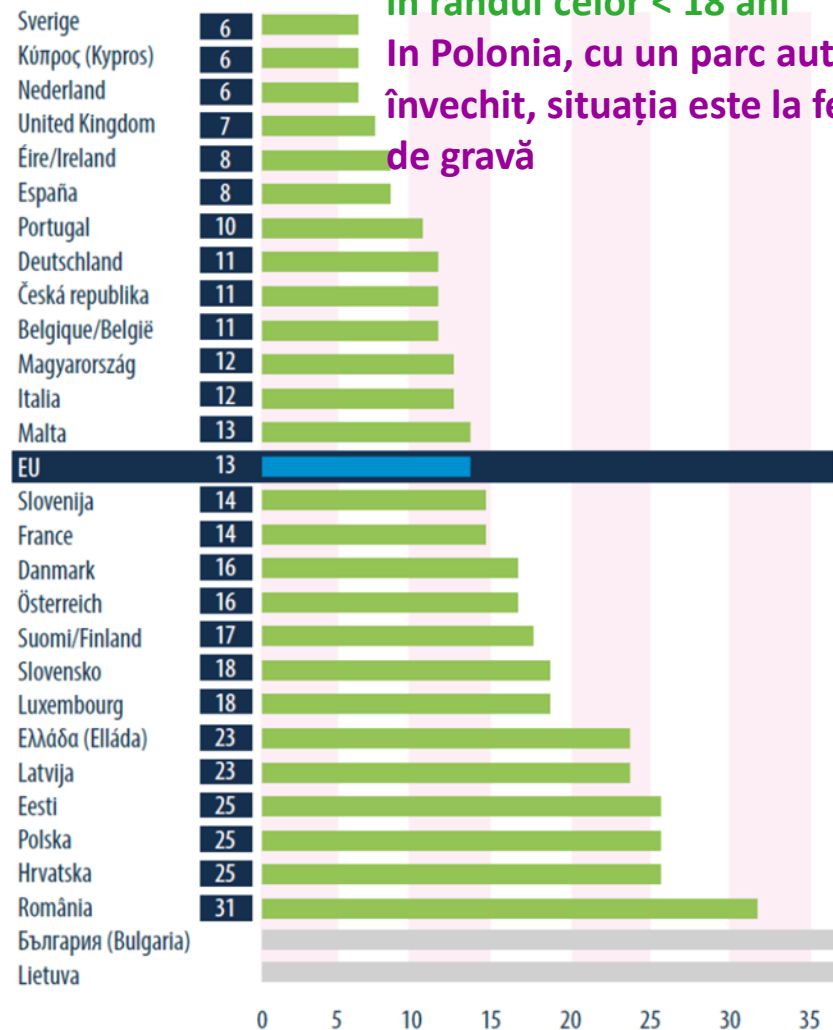
Eliminarea Timbrului de mediu => Poate deteriora și mai mult siguranța rutieră din România

RO = Cele mai multe decese din UE în mediul urban

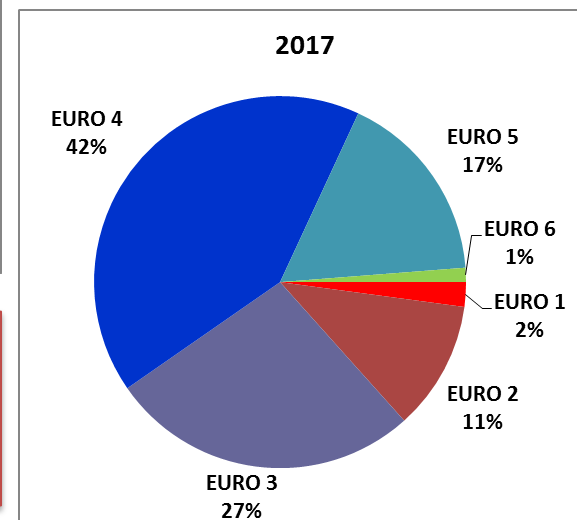
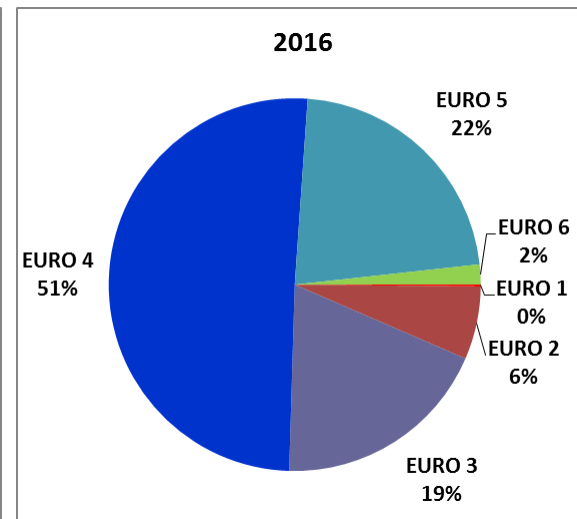
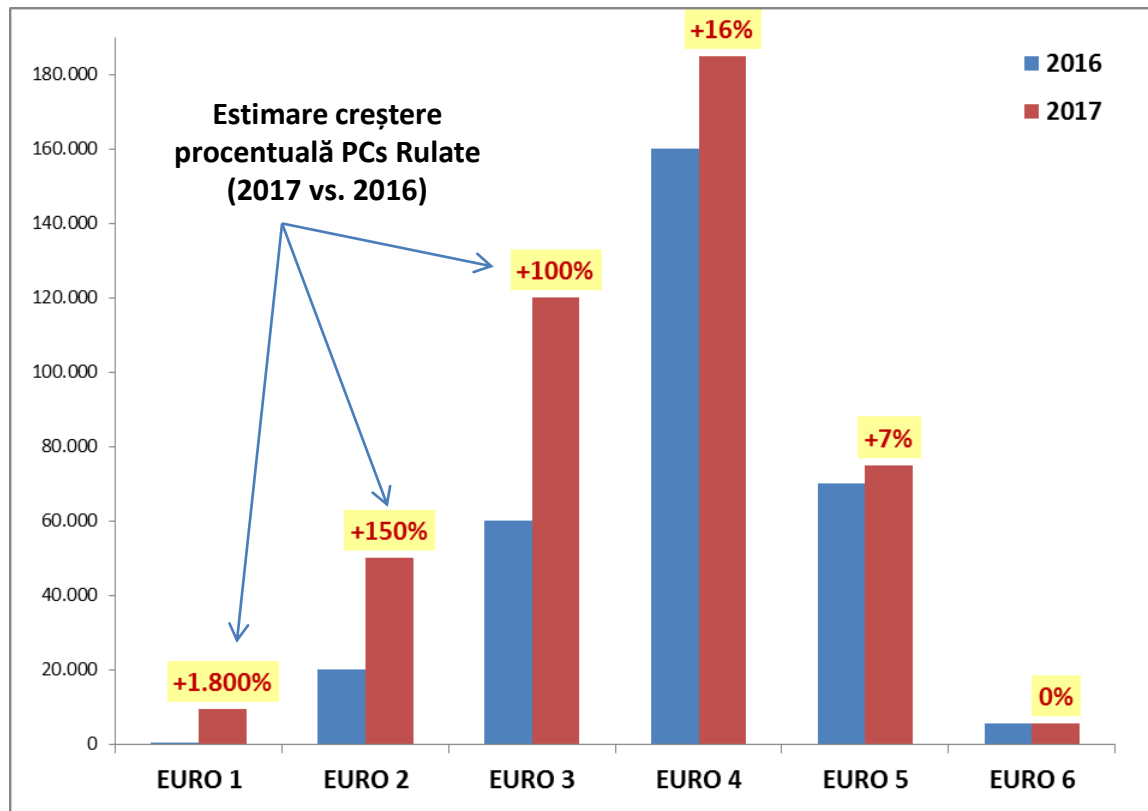


RO = Cele mai multe decese în rândul celor < 18 ani

In Polonia, cu un parc auto învechit, situația este la fel de gravă



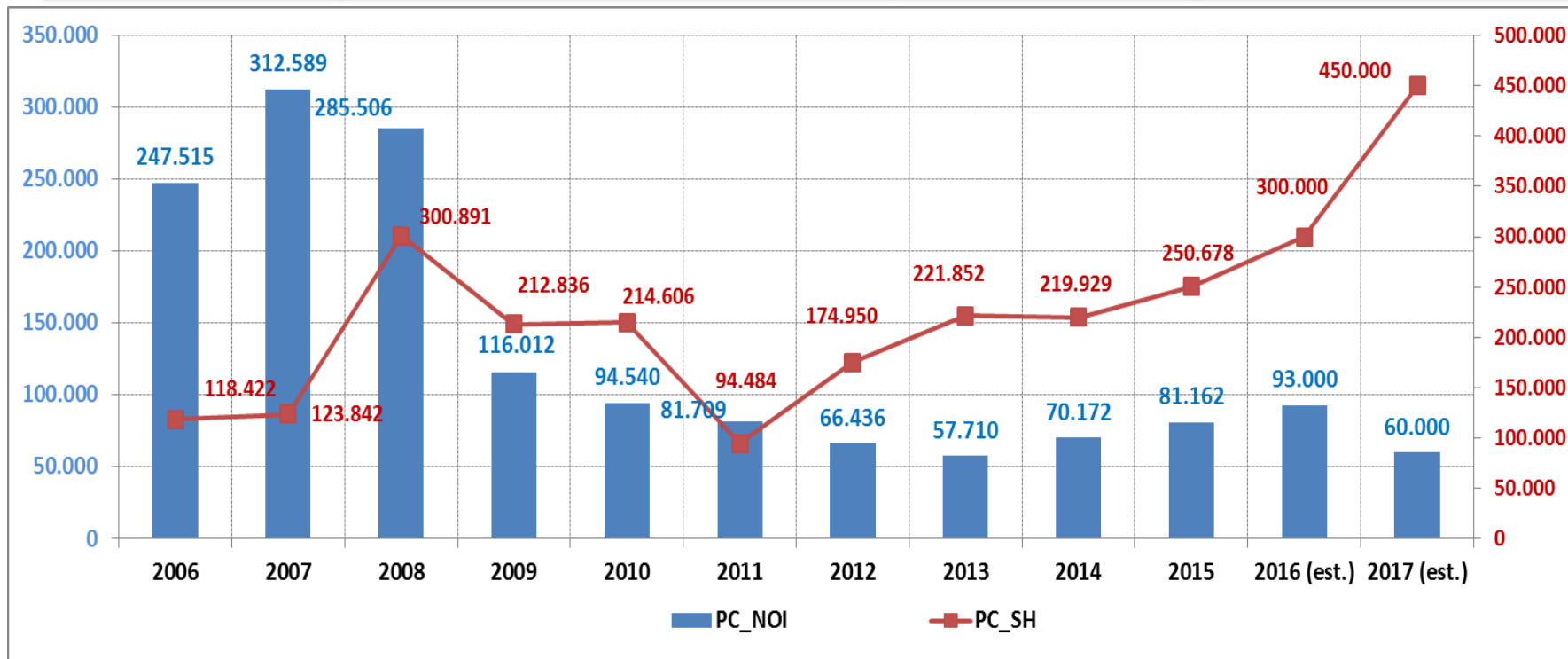
Estimarea impactului eliminării Timbrului de Mediu asupra intrărilor de autoturisme Rulate în România



Creșteri semnificative în 2017, în special la categoriile de autoturisme vechi, care sunt mai poluante.

Eliminarea Timbrului de Mediu

- va descuraja achiziția de autoturisme NOI,
- va stimula importurile de autoturisme Rulate, în marea lor majoritate nefiscalizate



Impactul actual al Timbrului de Mediu

- 75% din importurile de autoturisme rulate în 2016 au **norma de poluare E4-E6 (pozitiv)**, dar și **echipamente de siguranță** activă și pasivă
- Număr redus de autoturisme cu normă de poluare inferioară (ex: non-Euro și Euro1 au fost < 600 unități în 2015) și cu grad ridicat de pericol pt trafic

Estimare Impact **eliminare** Timbru de Mediu

- Creștere cu 50% a importurilor de autoturisme rulate
- Creșterea numărului de autoturisme cu normă de poluare inferioară (E1-E3), cu impact asupra sănătății cetățenilor
- Scăderea siguranței rutiere, cu impact asupra numărului și gravității accidentelor

Impactul eliminării Timbrului de Mediu asupra nivelului de sănătate al populației și al sectorului auto din România

A. Asupra nivelului de sănătate al populației.

1. Deteriorarea factorilor de sănătate a populației din marile orașe, ca urmare a creșterii cantității (tone) emisii poluante (Nox, PM), ex: în Buc., Brașov și Iași, nivelul PM este peste limita admisă.

Mențiune: conform unui Studiu al Agenției Europene de Mediu (Air Quality for Europe - 2015), se estimează ca datorită emisiilor poluante, în anul 2012, au decedat prematur în România, cca. 28.000 de persoane.

B. Asupra siguranței în trafic. Importul de autoturisme neechipate cu sisteme de siguranță activă și pasivă, unele cu volan pe partea dreaptă, altele neasigurate ca urmare a înmatricularii lor în BG, va avea un impact asupra siguranței în trafic, România fiind și acum pe unul din primele locuri în ceea ce privește nr. victimelor din accidente rutiere.

C. Asupra sectorului auto din România, cu efect negativ asupra Bugetului de Stat:

1. Reducerea numărului de companii cu activitate de distribuție **(-20-25% = 120 companii)**
2. Scăderea numărului de angajați la companiile producătoare și la cele de distribuție de autovehicule noi **(- 25% = cca. 15.000 angajați)**
3. Impact negativ (volum activitate și angajați) pe orizontală în sectorul producției de componente de prim montaj (producție internă și export pentru producătorii europeni)

!!! Efectele de la C1-C3 vor duce la SCĂDEREA ÎNCASĂRILOR LA BUGETUL DE STAT (TVA și impozite ca urmare a reducerii afacerilor din sector, precum și contribuții aferente salariilor pierdute)