

## Consultanti Deloitte: Nu este foarte clar cum vor fi folositi banii colectati din taxa Oxigen

**Taxa Oxigen implementata la nivelul Capitalei ar putea avea efect asupra reducerii poluarii, cu conditia ca banii colectati sa fie utilizati exclusiv pentru implementarea altor masuri în aceasta directie, însa deocamdata nu este foarte clar cum vor fi folosite sumele colectate, sunt de parere expertii Deloitte România, într-un material de opinie transmis, vineri, spre publicare.**

"Taxa în sine ar putea avea efect asupra reducerii poluarii, dar în timp, cu conditia ca banii colectati sa fie utilizati exclusiv pentru implementarea altor masuri în aceasta directie. Deocamdata, însa, nu este foarte clar cum vor fi folositi banii colectati din taxa Oxigen. Constructia de piste pentru biciclete, amenajarea de parcuri si zone verzi, amenajarea de locuri de parcare pot fi astfel de optiuni ce ar conduce la îmbunatatirea calitatii vietii si a aerului. Și, mai ales, sa nu uitam ca solutia gasita de natura pentru transferarea carbonului din atmosfera în sol este procesul de fotosinteza. Asadar, adoptarea unor masuri pentru reducerea intensitatii traficului rutier si, implicit, a poluarii cauzate de acesta, este mai mult decât necesara. Programul Oxigen poate fi considerat un început, însa, pentru a avea efectul scontat, trebuie sa beneficieze si de alte masuri complementare. În plus, astfel de programe trebuie extinse la nivel national", scriu **Elena Geageac** - *senior manager Taxe Directe* si **Ciprian Gavrilu** - *partener Servicii Fiscale, la Deloitte România*.

În acelasi timp, consultantii apreciaza ca e greu de apreciat cum noua masura va rezolva problema traficului din Bucuresti si pun sub semnul întrebării metoda de aplicare pe norma de poluare, nu pe consumul efectiv de carburant.

"Este greu de estimat în ce masura aplicarea noii reglementari va rezolva problema traficului în Bucuresti. În privinta poluarii, mai apare o întrebare: este corecta taxarea pe norma de poluare (EuroN) sau ar trebui taxat consumul de carburant (amprenta de carbon)? Pentru ca o masina veche, cu care se circula putin, polueaza mai putin decât una noua, cu care se circula mai mult", sustin specialistii.

Consultantii Deloitte România amintesc si de masuri similare, menite sa limiteze poluarea cauzata de traficul auto, existente în alte orase din lume.

Potrivit sursei citate, acest gen de restrictii exista în capitale europene, precum Berlin, Viena, Copenhaga, Paris sau Stockholm.

Astfel, în Paris sunt numeroase limitari, care se pot înmulti atunci când normele de poluare sunt depasite. Printre acestea se afla circulatia alternativa în weekend, respectiv o saptamâna masinile cu numar "cu sot", urmatoarea cele cu numar "fara sot".

În Londra, se percepe o taxa de 12,5 lire sterline/zi pentru accesul autovehiculelor în oras, dar sunt scutite masinile care îndeplinesc standarde de poluare foarte dure, respectiv Euro 4, în cazul motoarelor pe benzina, si Euro 6, în cazul motoarelor diesel.

"Mai importanta decât taxarea masinilor poluante ar trebui sa fie, însa, preocuparea pentru înnoirea parcului auto si trecerea catre masini electrice. Numarul de masini noi înmatriculate în România în 2019 a crescut cu 23% fata de anul anterior. În cazul autovehiculelor 'verzi', în primele 11 luni ale lui 2019, vânzarile de masini electrice si hibrid au urcat cu aproape 50% fata de aceeasi perioada din 2018, conform Asociatiei Producatorilor si Importatorilor de Automobile din România (APIA). Însa, în ambele cazuri, baza de raportare este înca redusa. De altfel, protectia mediului si îmbunatatirea calitatii aerului se afla pe lista de prioritati a Comisiei Europene, care a lansat, la finalul

anului trecut, Green Deal (pactul ecologic european), care reprezinta o foaie de parcurs la finalul careia, în 2050, Europa trebuie sa devina primul continent neutru din punct de vedere climatic, sa ajunga la zero emisii nete de gaze cu efect de sera. Dar, pentru a atinge obiectivul mentionat, este necesara cresterea obiectivelor Europei privind reducerea emisiilor pâna în 2030", noteaza reprezentantii Deloitte România.

Statistica Directiei Regim Permise de Conducere si Înmatriculare a Vehiculelor (DRPCIV) arata ca, la 31 decembrie 2019, aproximativ 1,46 de milioane de autovehicule erau înmatriculate în Bucuresti, în crestere cu aproape 32% fata de aceeaasi perioada a anului precedent, în timp ce, la nivel national, parcul auto a ajuns la circa 8,75 milioane de unitati, cu 6,78% mai mult de la an la an.

Din totalul autovehiculelor înmatriculate în Capitala, 1,169 milioane de unitati erau încadrate la categoria autoturisme, din care 1,151 milioane de exemplare conventionale (638.217 unitati cu motorizare pe benzina, respectiv 513.337 exemplare diesel). Per total, numarul de autovehicule diesel noi si rulate înregistrate în Bucuresti a ajuns la 705.278 de exemplare, 685.852 de unitati erau pe benzina, restul pâna la 1,457 milioane de exemplare având alte tipuri de motorizari.

În acelasi timp, la nivel de Bucuresti, numarul autoturismelor vechi si foarte vechi (de peste 16 ani), înregistrate la finele anului 2019, a fost de 352.257 de unitati, în timp ce autoturismele noi (0-2 ani) erau în numar de 147.953 de exemplare.

La nivel national, din totalul celor aproximativ 8,75 de milioane de autovehicule înregistrate la finele anului trecut, peste 6,9 milioane sunt autoturisme, în crestere cu 7%, comparativ cu datele din anul anterior, când au fost înregistrate 6,45 milioane de exemplare.

Conform Directiei de Înmatriculari, aproximativ 4,36 de milioane de unitati din totalul parcului auto national erau mai vechi de 16 ani, respectiv 20 de ani, 2,52 de milioane de autovehicule aveau o vechime de 11-15 ani, iar 994.398 de exemplare erau mai vechi de 6-10 ani.

În ceea ce priveste autovehiculele cu vechime de 0-2 ani, la nivel national erau înregistrate, la sfârșitul anului trecut, 392.430 de unitati, din care 289.520 de autoturisme.

Conform DRPCIV, la finele anului 2019, pe drumurile din România circulau 4,344 milioane de autovehicule cu motoare pe benzina, respectiv 3,895 milioane de masini diesel.

La 1 ianuarie 2020 a intrat în vigoare vinieta Oxigen, cu doua componente: taxa pe masinile cu norma de poluare sub Euro 4 care vor sa circule în Capitala si interdictia impusa autovehiculelor sub Euro 3 de a circula în centrul orasului.

Regulile devin obligatorii de la 1 martie 2020. De asemenea, din 2021, se va plati vinieta si pentru automobilele Euro 4, iar din 2022, masinile non-euro, Euro 1 si Euro 2 nu vor mai putea circula deloc în Bucuresti. Pentru Euro 3, interdictia se aplica din 2024.

Joi, primarul general al Capitalei, Gabriela Firea, a demarat pe Facebook un sondaj prin care îi îndeamna pe bucuresteni sa se pronunte pâna luni, 24 februarie, în ceea ce priveste oportunitatea introducerii vinietei Oxigen.

"Sunteti de acord cu interzicerea circulatiei masinilor care polueaza în centrul orasului si cu introducerea vinietei Oxigen pentru restul Bucurestiului? (Referire la autoturismele non euro, euro 1, euro 2 si euro 3). Astept raspunsurile bucurestenilor pâna luni, 24.02. a.c. aici, pe Facebook, sau/si la adresa de mail [oxigen@pmb.ro](mailto:oxigen@pmb.ro)", a scris edilul general pe pagina sa de socializare.

Oficialul a adaugat ca, în cazul în care cetatenii se vor pronunța împotriva vinierei, le va asculta punctul de vedere.