

APIA: Proiectul de impozitare auto, asumat de Guvern fara consultare publica, ignora complet impactul emisiilor de CO₂

Proiectul de impozitare auto, introdus prin asumarea raspunderii Guvernului fara consultare publica si fara dialog real cu industria sau cu societatea civila, reprezinta o abordare netransparenta si riscanta, ridica serioase semne de întrebare privind corectitudinea si impactul acestui act legislativ, ignorând complet factorul relevant al emisiilor de CO₂, atrage atentia Consiliul Director al Asociatiei Producatorilor si Importatorilor de Automobile (APIA), într-o scrisoare deschisa transmisa, vineri, premierului Ilie Bolojan.

"Asociatia Producatorilor si Importatorilor de Automobile (APIA), organizatia reprezentativa a industriei auto din România, face un apel public catre prim-ministrul României. Consideram ca proiectul de impozitare auto, introdus prin asumarea raspunderii Guvernului fara consultare publica si fara dialog real cu industria sau societatea civila, reprezinta o abordare netransparenta si riscanta, care ridica serioase semne de întrebare privind corectitudinea si impactul acestui act legislativ", se mentioneaza în document.

În plus, specialistii APIA sustin faptul ca metoda de impozitare stabilita prin aceasta lege prezinta probleme de fond esentiale: criterii incomplete si învechite - impozitul se calculeaza exclusiv pe baza cilindrului (volumul generat prin deplasarea pistonului în timpul unei curse - n. r.) si a încadrării într-o norma Euro, ignorând complet factorul relevant al emisiilor de CO₂; diferente insuficiente între vehicule vechi si noi - grila nu descurajeaza mentinerea sau importul de masini vechi si poluante, ba chiar le favorizeaza, întrucât un vehicul Euro 6 nou este impozitat identic cu unul de zece ani; impact bugetar limitat - în forma actuala, sistemul nu aduce venituri consistente la bugetul de stat si, prin încurajarea pietei autoturismelor vechi, de cele mai multe ori nefiscalizate, genereaza pierderi suplimentare din TVA, contributi sociale si alte taxe conexe; ignorarea propunerilor APIA, în conditiile în care solutia transmisa de asociatie, aliniata la bune practici europene si bazata pe principiul "poluatorul plateste", nu a fost nici macar luata în considerare pentru o discutie preliminara.

Din analiza expertilor reiese ca diferenta dintre masinile Non Euro/E0-E3 si Euro 6 este, per 200 cmc, de doar 18,2% (pentru capacitatea cilindrica mai mica sau egala cu 1600), de 18,3% (1601-2000), 18,5% (2001-2600), 21% (2601-3000) si 10% (peste 3001).

"Aceasta amplitudine redusa nu transmite un semnal de cost suficient pentru reînnoirea parcului auto si nu descurajeaza ferm mentinerea/achizitia vehiculelor vechi si poluante. Mai mult, noile taxe legate de impozitarea auto nu reusesc sa armonizeze evolutia tarifara cu realitatile economice.

Între 1 ianuarie 2016 si finalul prognozat al lui 2025 (conform datelor oficiale), inflatia cumulata a fost de +69,42%, iar cursul RON/EUR a crescut cu +12,4%. În aceeași perioada, parcul auto a îmbatrânit, iar România continua sa detina una dintre cele mai ridicate rate de mortalitate rutiera din Uniunea Europeana, afirma reprezentantii APIA.

Conform datelor ETSC din 2024, citate de asociatia de profil, România a înregistrat aproximativ 77 de decese la un milion de locuitori, fata de media UE, de 45, astfel ocupând primul loc la nivel european în ceea ce priveste mortalitatea în accidente rutiere. Aceste valori alarmante sunt, în mare parte, alimentate de circulatia excesiva a vehiculelor vechi, nesigure si poluante, care afecteaza direct siguranta rutiera.

"În al doilea rând, dar la fel de important de mentionat, normele Euro nu sunt echivalente cu nivelurile de emisii de CO₂. Normele Euro au fost introduse începând cu anul 1992 (Euro 1) si au evoluat prin etape succesive - Euro

2, Euro 3, Euro 4, Euro 5 (cu sub-etapele 5a si 5b), Euro 6 (cu sub-etapele 6b, 6c, 6d-TEMP, 6d si 6e) - pâna la actuala discutie privind Euro 7, planificata pentru 2027. Toate aceste norme stabilesc limite pentru poluanti precum oxizii de azot, particulele, monoxidul de carbon sau hidrocarburile, având ca obiectiv reducerea poluarii locale din orase si impactul direct asupra sanatatii. În paralel, Uniunea Europeana a adoptat un alt cadru legislativ, complet separat, pentru reducerea emisiilor de CO₂, considerate principalele responsabile de schimbarile climatice. Astfel, producatorii auto au avut si au în continuare obligatia sa respecte tinte de emisii medii de CO₂ pe flota: 130 g/km în 2015, 95 g/km începând cu 2021 si, în perspectiva, reducerea cu 55% pâna în 2030 si obiectivul zero emisii pentru vehicule noi în 2035. Prin urmare, propunerea ministerului - care combina cilindrul cu norma Euro - creeaza o confuzie între doua cadre legislative distincte si ignora componenta CO₂ cea mai relevanta astazi în contextul politicilor climatice europene", se precizeaza în scrisoare deschisa.

Potrivit sursei citate, un alt aspect se refera la schema de impozitare, care "genereaza anomalii evidente".

"O masina Euro 6 de un an plateste acelasi impozit ca una de zece ani. Diferentele de taxare între un vehicul Euro 6 si unul Euro 4 sunt minore si nu reflecta diferentele reale de performanta si de impact asupra mediului. În acelasi timp, autoturismele mai vechi de zece ani, responsabile pentru cea mai mare parte a poluarii si a consumului ridicat, sunt impozitate prea putin pentru a descuraja mentinerea sau achizitionarea acestora. Aceasta abordare nu stimuleaza reînnoirea parcului auto si nici orientarea catre vehicule cu emisii reduse, fie ele hibride sau electrice. Din contra, mentine un avantaj competitiv pentru vehiculele vechi si poluante, în contradictie cu obiectivele de mediu asumate de România si Uniunea Europeana", noteaza organizatia profesionala.

În context, APIA considera ca actuala propunere din partea Guvernului este "gresita si incompleta" si nu reflecta realitatea tehnologica, nu este corelata cu obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ si nu încurajeaza tranzitia catre un transport mai curat si mai eficient.

"Reamintim, totodata, ca APIA a transmis deja o propunere proprie de sistem de impozitare, fundamentata pe bune practici europene si pe principiul 'poluatorul plateste', care poate reprezenta un punct de plecare solid pentru constructia unui model echilibrat, corect si sustenabil pentru România dar a fost ignorata complet atât de fostul Guvern, cât si de actualul. În acest sens, atragem atentia ca tentativa noastra de a avea un dialog direct cu Ministerul Transporturilor - exact pe aceasta tema - a fost respinsa cu motivarea oficiala ca 'agenda este extrem de încarcata necesitând o prioritizare a actiunilor'. Din pacate, se pare ca definirea unui sistem corect de impozitare auto nu a reprezentat o prioritate pentru Ministerul Transporturilor", se arata în document.

În viziunea APIA, România are nevoie de un sistem de impozitare auto corect, modern si sustenabil, care sa sprijine tranzitia catre un transport mai curat.