

Numărul total de autovehicule aflate în circulație în România a crescut cu 21% după anul 2008

Numărul total de autovehicule aflate în circulație în România a crescut cu 21% după anul 2008, însă cea mai mare parte din creștere au reprezentat-o autovehiculele second-hand

- Mai mult de jumătate din parcul auto național o reprezintă autovehiculele mai vechi de 10 ani;
- Vârsta medie a parcului auto național a crescut la 12,9 ani, fiind cu 4,6 ani mai mare decât media UE;
- Ponderea autovehiculelor mai noi de 2 ani a scăzut la 4% din parcul auto național, de 5 ori mai puțin decât în 2008;
- Rata anuală de înnoire a parcului auto este de 1,4% în România, față de media europeană de 5,1%

București, 14 aprilie 2016 – În perioada 2008-2014, numărul total de autovehicule aflate în circulație în România a crescut cu 21%, ajungând la 4,9 milioane de autovehicule, însă cea mai mare parte a acestei creșteri a venit din importurile de mașini second-hand. În prezent, trei sferturi din autoturismele vândute în România sunt second-hand, arată o analiză recentă efectuată de consultanții PwC România.

Astfel, vârsta medie a parcului auto național a crescut de la 7,7 ani în 2008 la 12,9 ani în 2014, cu 4,6 ani mai mare decât vârsta medie a parcului auto din Uniunea Europeană. În același timp, ponderea autovehiculelor mai noi de 2 ani a scăzut de la 22% din totalul parcului auto la doar 4%.

Acest lucru poate fi explicat și prin majorarea vârstei autovehiculelor second hand înmatriculate. De exemplu, vârsta

medie a vehiculelor second hand înmatriculate în România este de peste 10 de ani.

„Constatăm că în ultimii 6 ani de zile, de când formula taxei de primă înmatriculare a fost pusă în acord cu regulile comunitare, parcul auto din România a îmbătrânit simțitor, astfel încât, continuând în ritmul actual, vârsta medie a parcului auto va crește la 14 ani până în 2020, ducând la creșterea emisiilor poluante, dar și punând probleme de siguranța traficului”, a declarat Daniel Anghel, Partener, Consultanță Fiscală, PwC România, unul dintre autorii analizei.

Rata anuală de înnoire a parcului auto este de 1,4% în România (adică ponderea autoturismelor noi înmatriculate în totalul flotei auto), față de media europeană de 5,1%.

România a înregistrat un vârf de înmatriculări de autoturisme noi în 2007, urmat de o scădere abruptă în timpul crizei economice și o tendință constantă de scădere după aceea.

Analiza raportului dintre autoturisme noi și second-hand în țările UE arată că România este mai apropiată de piețele tradiționale second hand (cum sunt Olanda sau Portugalia), fiind o piață diferită decât cea a producătorilor tradiționali de autovehicule (Germania, Franța, Spania și Italia) – în care ponderea autovehiculelor noi înmatriculate este sensibil mai mare. De asemenea, situația din România este diferită și de cea a altor țări din regiune precum Polonia, Ungaria, Cehia și Slovacia, unde ponderea achizițiilor de autovehicule second-hand este mult mai mică.

„În scopul stimulării vânzărilor de autoturisme noi au fost adoptate o serie de măsuri, cum ar fi programul Rabla, care vizează reducerea vârstei medii a flotei auto prin stimularea casării mașinilor vechi și a achiziționării de autoturisme noi. Programul a fost eficient în îndeplinirea obiectivelor sale. Cu toate acestea, impactul economic al programului nu a

fost suficient pentru a schimba tendințele pieței”, a adăugat Bogdan Belciu, Partener, Consultanță pentru Management, de asemenea unul dintre autorii analizei.

„Analiza noastră arată că actualul sistem de taxare existent în România nu reușește să stimuleze într-o măsură satisfăcătoare înnoirea parcului auto. Pentru a schimba situația, ar fi necesar ca țara noastră să ia în calcul un nou mecanism de impozitare al autovehiculelor – care să țină cont nu atât de capacitatea cilindrică, așa cum este în prezent, ci de elemente precum nivelurile de emisii ale autovehiculelor și normele Euro ale motoarelor acestora. Desigur, acest sistem s-ar putea aplica gradual numai autovehiculelor înmatriculate după intrarea în vigoare a unui pachet legislativ conturat în acest sens și oferind o perioadă de grație cu un termen rezonabil”, a declarat Daniel Anghel.

Un exemplu de bune practici la nivelul UE îl reprezintă renunțarea la impozitarea autoturismelor în funcție de capacitatea cilindrică, în cazul unor țări precum Irlanda, Marea Britanie sau Luxemburg, și trecerea către un impozit bazat pe emisiile de dioxid de carbon. Alte state precum Germania sau Portugalia au inclus factorul emisiilor poluante în calculul impozitului auto, alături de capacitatea cilindrică. În toate cazurile menționate, trecerea la un nou impozit s-a făcut treptat, aplicându-se în paralel sistemele de impozitare vechi și noi. Astfel, posesorii de autoturisme de la momentul schimbării modului de calcul al impozitului nu au fost direct afectați, impozitul nou aplicându-se doar mașinilor înmatriculate după acea dată.

„Armonizarea sistemului anual de impozitare al autovehiculelor cu taxa de înmatriculare va încuraja achiziția de autoturisme noi, eficiente, ceea ce va conduce la o scădere a vârstei medii a parcului auto la 10 ani până în 2025, ajutând astfel la îndeplinirea de către România a obiectivelor de mediu asumate la nivel comunitar”, a conchis Bogdan Belciu.