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

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

- Mai mult de jumătate din parcul auto naţional o reprezintă autovehiculele mai vechi de 10 ani;
- Vârsta medie a parcului auto naţional 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 naţional, de 5 ori mai puţin decât în 2008;
- Rata anuală de înnoire a parcului auto este de 1,4% în România, faţă de media europeană de 5,1%

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

Astfel, vârsta medie a parcului auto naţional 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 acelaşi 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 şi 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 simţitor, astfel încât, continuând în ritmul actual, vârsta medie a parcului auto va crește la 14 ani până în 2020, ducând la creşterea emisiilor poluante, dar şi punând probleme de siguranţa traficului”, a declarat Daniel Anghel, Partener, Consultanţă 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), faţă 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 şi second-hand în ţările UE arată că România este mai apropiată de pieţele tradiționale second hand (cum sunt Olanda sau Portugalia), fiind o piaţă diferită decât cea a producătorilor tradiţionali de autovehicule (Germania, Franţa, Spania şi Italia) – în care ponderea autovehiculelor noi înmatriculate este sensibil mai mare. De asemenea, situaţia din România este diferită şi de cea a altor ţări din regiune precum Polonia, Ungaria, Cehia şi Slovacia, unde ponderea achiziţiilor 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 maşinilor vechi și a achiziţionării 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 tendinţele pieţei”, a adăugat Bogdan Belciu, Partener, Consultanţă pentru Management, de asemenea unul dintre autorii analizei.

„Analiza noastră arată că actualul sistem de taxare existent în România nu reuşeşte să stimuleze într-o măsură satisfăcătoarea înnoirea parcului auto. Pentru a schimba situaţia, ar fi necesar ca ţara noastră să ia în calcul un nou mecanism de impozitare al autovehiculelor – care să ţină cont nu atât de capacitatea cilindrică, aşa cum este în prezent, ci de elemente precum nivelurile de emisii ale autovehiculelor şi 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 in acest sens şi oferind o perioadă de graţie 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, şi 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 şi 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.