**Industria auto – între criza de componente și obiectivele de mediu**

*Material de opinie de Ciprian Gavriliu, Partener Servicii Fiscale, Deloitte România*

Industria auto și-a revenit mai repede decât previziunile inițiale după blocajul produs de pandemia de COVID-19 în 2020 în întreaga lume. La nivel european, vânzările sunt în creștere față de anul trecut, iar cererea rămâne ridicată. Cu toate acestea, producătorii auto se confruntă cu mai multe provocări pentru perioada care urmează – criza componentelor și a materiilor prime, incertitudinile generate de pandemie, investițiile necesare pentru electrificare și digitalizare, în contextul obiectivelor de mediu anunțate de autorități, și implicațiile fiscale ale acestor transformări.

Companiile active în piața auto, în special producătorii și furnizorii de componente, au fost afectate, în ultimii doi ani, de restricțiile impuse în contextul pandemiei, inclusiv din perspectiva forței de muncă, de criza semiconductorilor, dar și de presiunile exercitate de schimbările structurale demarate chiar înainte de pandemie – orientarea către motoare electrice, conducere autonomă, mașini conectate și mobilitate partajată.

Pe fondul estimărilor cu privire la diminuarea efectelor pandemiei la nivel global și al revenirii pieței de microcipuri, fabricate în principal în țările asiatice, de care sunt dependenți toți constructorii auto, jucătorii din industrie își pregătesc strategia de piață pentru următorul deceniu.

Suntem în mijlocul unei revoluții globale care are în spate două motoare și obiective globale, și anume protecția mediului și evoluția accelerată a tehnologiei. Industria auto este un jucător semnificativ în cadrul acestei revoluții, iar inovarea joacă un rol important în procesul de transformare. Mașina va deveni mult mai mult decât un mijloc de transport, va deveni un dispozitiv conectat, prin internet, cu producătorii, cu șoferul și pasagerii, cu alte tehnologii. Și, în același timp, va trebui să devină „verde” sau nepoluantă prin reducerea drastică a emisiilor de CO2. Am putea spune că, în viitor, noi sau copiii noștri vom conduce un robot, și nu un mijloc de transport. Un robot care va genera un volum imens de date despre comportamentul șoferului, starea mașinii, starea drumului, despre pericolele în timp real de pe drum, nivelul de poluare și mult mai multe aspecte legate de mobilitate.

În acest context, grupurile de componente legate de vehiculele electrificate (EV) înregistrează creșteri susținute, la nivel global, în timp ce componentele motoarelor cu combustie internă (ICE) fie stagnează, fie sunt în declin, potrivit analizelor Deloitte derulate la nivel global. Iar valul de noi tehnologii disponibile în prezent sau care se profilează la orizont ar trebui să determine atât producătorii, cât și furnizorii de componente să se concentreze pe pregătirea adecvată pentru ceea ce urmează, analizând parteneriate și alianțe strategice pentru a-și asigura creșterile viitoare.

**Piața europeană crește în special pe segmentul de mașini electrice**

În Europa, piața auto a crescut în primele nouă luni din 2021, atât pe segmentul pentru pasageri (+6,6%), cât și pe cel al vehiculelor comerciale (+19,1%), dar evoluția se datorează în mare măsură efectului de bază (rezultatele slabe din 2020), potrivit datelor publicate de Asociația Producătorilor Europeni de Automobile. România a urmat același trend, cu un avans al vânzărilor pe segmentul de pasageri de 4,3%, în perioada menționată, și de aproape 30% în privința vehiculelor comerciale.

În același timp, preferința cumpărătorilor pentru mașini mai puțin poluante este tot mai evidentă. Înmatriculările de autovehicule hibride electrice de pasageri au reprezentat peste 20% din totalul pieței UE în trimestrul al treilea din 2021, depășind segmentul pe motorină și devenind, pentru prima dată, a doua cea mai populară opțiune de motorizare din uniune. În aceeași perioadă, a crescut și cererea de vehicule electrice cu baterie (BEV), cu 56,7% (față de trimetrul trei din 2020), datorită stimulentelor acordate pe diferite piețe. Drept urmare, toate cele patru piețe majore din UE au înregistrat creșteri duble sau chiar de trei cifre: Italia (+122%), Germania (+62,7%), Franța (+34,6%) și Spania (+21,8%), reiese din datele Asociației Europene.

Vehiculele electrice hibride *plug-in* (PHEV) și-au extins, de asemenea, ponderea din vânzările de mașini din UE, înmatriculările crescând cu 42,6%. Tot Italia a înregistrat cea mai puternică urcare dintre cele patru piețe cheie, cu 130,6% în trimestrul al treilea din 2021, urmată de Spania (+87,5%), Franța (+49,5%) și Germania (+37,5%).

Și cererea de vehicule electrice hibride (HEV) a crescut semnificativ în ultimele trei luni (+31,5%) și, cu aproape jumătate de milion de unități vândute, acestea se mențin pe primul loc în topul motoarelor alternative în termeni de volum.

**Obiective de mediu ambițioase, costuri pe măsură**

Așadar, piața este deja orientată pe direcția trasată de UE prin obiectivele de mediu anunțate – Europa să devină primul continent neutru din punct de vedere climatic până în 2050, potrivit pactului verde european (Green Deal); reducerea emisiilor cu cel puțin 55% până în 2030, țintă intermediară stabilită prin inițiativa Fit For 55.

Dar, pentru atingerea acestor obiective, Comisia Europeană propune ținte ambițioase în domeniul transporturilor, respectiv reducerea emisiilor de CO2 generate de autoturisme, cu 55%, și de camionete, cu 50%, până în 2030, și zero emisii pentru autoturismele noi până în 2035.

În acest scop, instituția promovează dezvoltarea pieței pentru autovehiculele cu emisii reduse sau zero și urmărește să se asigure că cetățenii dispun de infrastructura necesară pentru încărcarea acestor vehicule, atât pentru călătorii scurte, cât și lungi. Pe de altă parte, autoritățile anunță măsuri pentru descurajarea motoarelor poluante. Consiliul UE a dat deja undă verde reformei privind taxarea rutieră (eurovinieta), astfel încât vehiculele grele, inițial camioanele cele mai mari, să poată fi taxate în funcție de emisiile de CO2, urmând ca sistemul să fie extins treptat la alte tipuri de vehicule grele. Directiva europeană pe această temă este în proces de elaborare, iar statele membre vor avea la dispoziție doi ani de la intrarea în vigoare pentru a include dispozițiile în legislația lor națională. Sistemul este programat să intre în vigoare din 2026 și reprezintă, în același timp, un preț pe poluare și un stimulent pentru utilizarea combustibililor mai puțin poluați și pentru investițiile în tehnologiile verzi.

**Investițiile în modelele electrice necesită susținere guvernamentală**

Constructorii auto au anunțat deja investiții cumulate de **515 miliarde de dolari, în următorii cinci-zece ani, pentru electrificarea gamelor. Potrivit unei analize Reuters, aproape toate companiile au lansat sau vor lansa mașini electrice, de la Dacia până la Rolls Royce, dat fiind faptul că multe țări nu vor mai permite vânzarea de mașini noi pe benzină sau diesel după 2030. Dar reprezentanții companiilor rămân preocupați de faptul că cererea de mașini electrice ar putea fi mai redusă decât obiectivele lor, fără suplimentarea subvențiilor guvernamentale pentru astfel de achiziții și fără investiții suficiente în infrastructura de încărcare.**

Așadar, jucătorii din domeniu trebuie [să urmărească îndeaproape transformările](https://www2.deloitte.com/ro/ro/pages/about-deloitte/events/industria-auto-sens-unic-spre-adaptabilitate-fiscala.html?nc=42) care au loc, în această perioadă și în anii care urmează, atât în industria auto, cât și în întreaga economie globală, și să țină cont de obiectivele de mediu ale autorităților, destul de costisitoare, la atingerea cărora trebuie să contribuie, atât prin investiții în tehnologii nepoluante, cât și prin plata unor eventuale taxe în perioada de tranziție.

În concluzie, pare că nu a existat nicicând în industria auto o perioadă mai interesantă, mai avansată din punct de vedere tehnologic, dar, cel mai probabil, timpul va deveni în curând cea mai problematică resursă pentru jucătorii din industrie, având în vedere persistența disfuncționalităților în lanțurile de aprovizionare și viteza cu care trebuie implementate noile tehnologii pentru a rămâne relevanți pe piață.