**Daniel Anghel, Partener, liderul serviciilor fiscale și juridice PwC România**

**România are nevoie de un nou sistem de taxare a mașinilor ca să atingă obiectivele din PNRR și Green Deal**

România are nevoie de un nou sistem de taxare a autoturismelor pe principii ecologice pentru a diminua apetitul pentru achiziția de mașini second-hand, concomitent cu achiziția de mașini electrice și/sau hibride și dezvoltarea rețelei de stații de încărcare, pentru a-și atinge obiectivele incluse în Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) și în Pactul Verde european. Măsurile de stimulare, cum sunt Programele „Rabla” și „Rabla plus”, se dovedesc insuficiente în contextul țintelor ambițioase stabilite la nivel european.

Așa cum am mai declarat și în trecut, impozitarea autoturismelor ar trebui construită pe principii de mediu, care să ţină cont de normele Euro şi de emisiile de dioxid de carbon și ar trebui să vizeze atât taxa aplicată în momentul înmatriculării, care să ia în considerare nivelul de emisii de CO2 şi normele de poluare, cât și impozitul anual, datorat autorităților locale. Acest sistem de taxare a fost utilizat în alte state membre şi poate da rezultate și în România.

Așa cum știm, autoritățile au încercat, de la momentul aderării la UE, să limiteze importurile de mașini vechi, însă căile alese nu au fost cele mai bune. Cu toate acestea, introducerea unui timbru de mediu (fosta taxă de primă înmatriculare) este posibilă și poate fi formulată astfel încât să nu încalce prevederile legislației comunitare. În același timp, sistemul de impozitare anual a mașinilor nu mai fost revizuit de peste un deceniu și ar putea fi regândit, luând în calcul componenta de mediu.

Identificarea unor măsuri de descurajare a cumpărării de mașini foarte vechi și poluante a devenit presantă în condițiile în care România are, potrivit datelor Asociației Europene a Producătorilor de Automobile (ACEA), unul dintre cele mai îmbătrânite parcuri auto din Uniunea Europeană, cu o medie de vârstă de 16,5 ani, comparativ cu media UE de 11,5 ani.

În lipsa unei legislații care să limiteze aceste achiziții, vom vedea că, pe măsură ce statele din vestul Europei încep să interzică mașinile poluante, cu precădere cele cu motorină (diesel), țările din Est, printre care și România, vor absorbi oferta foarte ieftină de mașini second-hand, cu impact major asupra calității mediului.

**Ce și-a propus România prin PNRR: 250.000 de mașini vechi ar trebui să dispară până în 2026; o „ecotaxă”**

România și-a asumat prin PNRR un program accelerat de susținere a autovehiculelor electrice, atât la nivel de politică fiscală și financiară, cât și la nivel de infrastructură. Astfel, se urmărește creșterea cu cel puțin 100% a numărului de vehicule cu emisii zero/cu emisii reduse (electrice și hidrogen) față de anul 2020 și casarea a 250.000 de mașini poluante (cu standarde de emisie EURO 3 sau mai puțin), între 2022 și jumătatea anului 2026, aceasta fiind și condiția ca Ministerul Transporturilor să primească fonduri pentru construirea de autostrăzi. De asemenea, țara noastră și-a propus instalarea a 30.000 de puncte de reîncărcare, până la 30 iunie 2026.

Pentru atingerea acestor ținte, statul își propune dezvoltarea și armonizarea cadrului strategic, legal și procedural necesar pentru sprijinirea tranziției către un transport sustenabil prin modificarea politicilor de tarifare a drumurilor de la o abordare de tip vignette la o abordare bazată pe distanță, implementarea principiilor de taxare ecologică, descurajarea înmatriculării mașinilor mai vechi de 15 ani, creșterea valorii schemelor de casare pentru vehiculele poluante, stimulente fiscale prelungite pentru vehiculele cu emisii zero, suport pentru extinderea infrastructurii de încărcare a mașinilor electrice și utilizarea criteriilor de achiziții publice ecologice ale UE pentru toate aspectele transportului.

**Vânzările de automobile electrice au crescut semnificativ, dar cele second-hand domină piața**

În acest an, vânzările de automobile electrice și hibride au avut o creștere semnificativă comparativ cu 2020, ajungând să reprezinte aproximativ un sfert din înmatriculările noi din primele 11 luni, potrivit datelor ACAROM. Evoluția este încurajatoare, însă cifrele pentru second-hand sunt încă la cote alarmante. Potrivit datelor Direcţiei Regim Permise de Conducere şi Înmatriculare a Autovehiculelor (DRPCIV), înmatriculările de automobile second-hand sunt de trei ori mai mari decât a celor noi, respectiv 368.521 de unităţi în primele 11 luni ale anului, față de 109.350 unități.

Astfel, gradul de penetrare pe piața românească a mașinilor electrice și hibrid rămâne, încă, redus din cauza prețului ridicat în raport cu cel al mașinilor vechi second-hand, deși statul acordă stimulente financiare prin „Rabla Plus”.

Fenomenul de îmbătrânire accelerată a parcului auto din România este în contradicție cu evoluțiile din țările dezvoltate din vestul Europei, care acordă o importanță sporită protejării mediului și siguranței, în timp ce încearcă să se pregătească pentru adoptarea la scară cât mai largă a mașinilor electrice.

Spre exemplu, potrivit raportului „Electric Vehicle Sales Review Q4 2021”, realizat de PwC and Strategy&, în mai puțin de doi ani, cota de piață a vehiculelor electrice pe cele mai mari cinci piețe europene (Franța, Germania, Italia, Spania și Marea Britanie) a crescut de la 8%, în 2019, la 38%, la sfârșitul trimestrului al treilea față de 2021.

În același interval, cota totală de piață a vehiculelor electrice a crescut, în Marea Britanie, de la 9% la 44%, iar, în Germania, de la 8% la 40%. În ceea ce privește cota de piață a mașinilor cu motor cu combustie internă (ICE), aceasta a scăzut de la 92% în 2019, la 62% la sfârșitul trimestrului al treilea din 2021.

Situația este similară pentru stațiile de încărcare, potrivit celor mai recente date ale ACEA, România situându-se între țările cu cele mai puține stații de încărcare la 100 de kilometri de drum (0,5), alături de Lituania (0,2), Grecia (0,2), Polonia (0,4) și Letonia (0,5). La polul opus, țările cu cele mai multe stații de încărcare sunt Olanda (47,5), Luxemburg (34,5), Germania (19,4), Portugalia (14,9), Austria (6,1).