

Programul de casare a autovehiculelor trebuie sa functioneze alaturi de impozitare, pentru a descuraja introducerea masinilor poluante (raport)

Reprezentantii asociatiei 2Celsius recomanda interzicerea înmatricularii vehiculelor cu norma Euro între non-Euro si Euro 4 cât mai curând posibil si introducerea unui regim fiscal pentru cele mai poluante masini de pe drum, în urma analizei programelor Rabla si Rabla Plus.

Raportul, comisionat de 2Celsius si realizat de cercetatoarele Natalia Ciobanu si Adela Fofiu, analizeaza programele Rabla si Rabla Plus din perspectiva impactului social si a modului în care sunt abordate saracia si alte probleme sociale legate de mobilitate si acces.

"Cu acest program, proprietarii de masini vechi sunt încurajati sa renunte la ele si sa investeasca în masini mai noi, mai putin poluante. Statisticile confirma faptul ca masinile vechi sunt înlocuite încet datorita acestui program, ceea ce ar putea duce la reducerea semnificativa a acestora. Cu toate acestea, la tarifele actuale, pentru fiecare masina noua, în România sunt înregistrate cinci masini vechi. În plus, vârsta medie a masinilor din România o face una dintre tarile cu cele mai vechi flote din statele membre, cu o vârsta medie de 16,5 ani în 2019. Acest lucru face ca programul Rabla sa fie practic inutil în ceea ce priveste eliminarea vechilor masini de pe drumurile României. Având în vedere obiectivele privind emisiile de CO2 pentru 2030, programul de casare a autovehiculelor trebuie sa functioneze alaturi de impozitare si alte masuri pentru a descuraja introducerea de masini vechi poluante", arata datele studiului.

Prin urmare, reprezentantii asociatiei recomanda interzicerea înmatricularii vehiculelor cu norma Euro între non-Euro si Euro 4 cât mai curând posibil si introducerea unui regim fiscal pentru cele mai poluante masini de pe drum.

Reprezentantii asociatiei mai recomanda sustinerea unui sistem de închiriere a masinilor electrice si subventionarea unei piete pentru masini second-hand electrice.

"Banii suplimentari dati prin Rabla Plus sunt buni, dar pot fi folositi si mai eficient. Olanda este un exemplu în folosirea vehiculelor electrice. 21% din toate masinile care au fost înmatriculate recent în 2020 erau vehicule electrice cu baterie. Un procent suplimentar de 4% erau vehicule electrice hibride plug-in. În conformitate cu strategia sa de transport cu emisii zero, guvernul olandez furnizeaza 4.000 de euro nu numai pentru achizitionarea, ci si pentru închirierea unui autoturism electric cu baterii noi", sustin autorii studiului.

Guvernul olandez subventioneaza, de asemenea, achizitionarea de masini electrice cu baterii second-hand, pentru care proprietarii pot beneficia de 2.000 de euro. Initiative similare, desi în conditii diferite, sunt puse în aplicare de Germania si Franta, precizeaza sursa citata.

"În esenta, programul se bazeaza pe o politica de subventionare si, desi logica este simpla si, din punct de vedere al mediului, are multe beneficii, economistii sunt îngrijorati de denaturarile pietei. Acest lucru se datoreaza faptului ca, pentru a putea vinde masini noi, producatorii si distribuitorii trebuie sa treaca prin procesul de aprobare, ceea ce înseamna în esenta ca nu toti producatorii/distribuitorii sunt capabili/autorizati sa faca parte din program, deci își vând masinile în cadrul programului", se mai spune în raport.

Pe lângă impactul asupra pretului, practica producatorilor si distribuitorilor care trebuie sa primeasca o aprobare guvernamentala ridica, de asemenea, îngrijorari în ceea ce priveste corectitudinea procesului de aprobare, "în special într-o tara plina de coruptie".

Pe de alta parte, stimulul înseamna, de asemenea, venituri catre stat prin TVA, rotunjind dimensiunea economica. Cercetarea arata ca acesti bani ar putea finanta în continuare programele de mediu.

"Scopul asumat al programului este 'îmbunatatirea calitatii mediului', iar obiectivele vizeaza poluarea aerului din emisiile de gaze de esapament provenite de la masinile vechi, poluarea solului si a apei din cauza scurgerilor toxice si realizarea obiectivelor stabilite pentru reciclarea si reutilizarea deseurilor provenite din vehicule scoase din functiune. Cu toate acestea, cu exceptia primelor ecologice suplimentare acordate pentru achizitionarea de masini care emit mai putin de 96 g CO₂/km, nu exista indicatori clari stabiliti sau disponibili pentru monitorizarea si evaluarea realizarii acestor obiective de mediu", precizeaza raportul.

Conform cercetarii, singurul indicator de masurare a succesului programului este numarul de masini casate.

"Acest indicator este incompatibil cu scopul si obiectivele programului, în primul rând, deoarece nu toate masinile au aceleasi efecte asupra mediului, prin urmare, numarul de masini casate nu poate indica cantitatea precisa de daune mediului evitate. În al doilea rând, deoarece nu permite o comparatie între daunele de mediu care au fost evitate prin casarea masinilor vechi în comparatie cu masinile care au fost achizitionate în schimb", afirma autorii studiului.

Pe de alta parte, limitarea voucherelor care pot fi folosite pentru achizitionarea unei masini noi, relativ mai scumpa, poate determina multi detinatori de vouchere originale sa le vânda si sa cumpere masini second-hand mai ieftine, care, desi nu depasesc 8-10 ani, au un nivel relativ ridicat de emisii de CO₂ si alte gaze de esapament în comparatie cu masinile noi.

"Aceasi limitare a numarului de vouchere care pot fi utilizate pentru achizitionarea unei masini noi înseamna, în esenta, ca oamenii nu pot schimba înca 10 masini poluante cu o masina mai putin poluanta, ceea ce ar duce la o scadere suplimentara a emisiilor de GES si a poluarii mediului. În acest caz, tinând seama de faptul ca beneficiarii finali ai programului (care ajung în cele din urma cu banii) sunt producatorii de masini, întrebarea care se pune este: prioritatea principala a programului este într-adevar îmbunatatirea calitatii mediului sau este intentionata în primul rând sa sprijini sectorul auto?", se mentioneaza în raport.

nPotrivit sursei citate, daca programul este menit sa sprijine sectorul auto, înseamna ca banii colectati din taxele de mediu si amenziile de poluare nu sunt alocati pentru a îmbunatati calitatea mediului.

Astfel, Ministerul Mediului foloseste resurse colectate din activitati poluatoare pentru a aborda problemele care nu apartin domeniului protectiei mediului. Acest mecanism nu elimina daunele cauzate de masinile poluante, ci încurajeaza mai degraba achizitionarea în continuare a masinilor pe baza de combustibili fosili, fara limitari ale performantei lor de mediu, cum ar fi limite mai stricte de emisii.

Totodata, Administratia Fondului pentru Mediu nu reuseste sa publice un raport al progresului privind performanta de mediu a programului.

"Nu în ultimul rând, de la lansarea programului în 2005 (acum mai bine de 15 ani), autoritatea de management (Administratia Fondului de mediu) nu a pus la dispozitie niciun raport cuprinzator cu privire la impactul precis al programului asupra mediului. Daca nu exista dovezi clare cu privire la câte emisii de CO₂ sau alte gaze cu efect de sera si gaze de esapament au fost evitate, ce fel si cât de multe scurgeri de substante toxice au fost evitate sau care este cantitatea de materiale reciclate care contribuie la obiectivele europene, atunci cum evaluam obiectiv daca acest program merita finantare mai mult ca altul, cu obiective de mediu similare (de ex. investitii în infrastructura de transport public)?", precizeaza cercetarea.

Având în vedere aceste lucruri, se poate spune ca într-adevar subventiile au fost criticate în mod traditional de

economisti din cauza impactului lor pe termen scurt si lung asupra pietei, fie din motive de mediu, fie din orice alt motiv.

"În cazul programului de casare a autovehiculelor din România, lipsa unor indicatori de mediu clar definiti, monitorizati si raportati, de unde si lipsa acestor date, alimenteaza pe buna dreptate scepticismul atât al economistilor, cât si al ecologistilor: în timp ce intentia si abordarea programului sunt demne de laudat atunci când vine vorba de abordarea simultana a mai multor probleme de mediu (inclusiv a problemei stricte a schimbarilor climatice) prin integrarea acestora într-o singura masura politica si, desi urgenta unor astfel de probleme justifica interventia statului pe piata auto, proiectarea programului nu este în concordanta cu obiective. Adica, lipsa datelor privind performanta de mediu a programului nu permite o cântarire obiectiva si o discutie bazata pe dovezi cu privire la beneficiile sale de mediu si o discutie cu privire la avantajele sale economice", se mai precizeaza în raport.

Conform cercetarii, un mecanism de raportare este obligatoriu pentru orice schema de casare a masinilor.

"Masurarea performantei este diferita de masurarea impactului/succesului. Este necesara coerenta în relatie cu obiectivele pentru evaluarea succesului acestei masuri politice. Recomandam introducerea unor indicatori de mediu specifici pentru a masura performanta programului în ceea ce priveste emisiile evitate", arata studiul.

Autorii raportului spun ca pentru o tara care cheltuiește 1,6% din PIB-ul sau pentru protectia mediului, Guvernul român ar trebui sa se asigure ca raporteaza cheltuielile din banii contribuabililor într-un mod consecvent si concis.

"Propunem introducerea unei limite de 95 g CO₂/km pentru orice vehicul achizitionat prin program, începând cu 2022, pentru a descuraja achizitionarea de modele mai poluante si pentru a alinia programul la legislatia europeana care impune producatorilor sa realizeze flote cu emisii medii de 95 g CO₂/km. Din 2020, exista cel puțin 35 de modele disponibile în segmente mici si mijlocii, care emisii mai mici de 95 g CO₂/km si costa mai puțin de 20.000 de euro (adesea mai puțin de 15.000 de euro). Acestea sunt oferite de fiecare mare producator de automobile si includ modele precum Ford Fiesta, VW Polo si Renault Megane. Prin urmare, introducerea unor criterii de emisii mai stricte nu va dezavantaja producatorii si, în plus, va contribui la orientarea comportamentului consumatorilor catre modele mai ieftine si emisii mai mici de CO₂", se mai spune în raport.

În esenta, programul se bazeaza pe o politica de subventionare si, desi logica este simpla si, din punct de vedere al mediului, are multe beneficii, economistii sunt îngrijorati de denaturarile pietei.

Acest studiu apartine Asociatiei 2Celsius si a fost finantat de European Climate Foundation în cadrul proiectului paneuropean Member States Network.