

GROUPE RENAULT

Conferinta de presa a domnului François Fourmont, director general al Dacia, despre taxa de prima inmatriculare

Dacia, in calitatea sa de constructor de automobile, isi mentine pozitia in favoarea unui dispozitiv fiscal care sa evite ca Romania sa devina groapa de gunoi a masinilor vechi din Europa.

Acest dispozitiv de protectie este justificat atat in planul protectiei mediului, in cel al sanatatii publice si in cel al economiei nationale.

In planul mediului inconjurator si in cel al sanatatii publice

- Miza fundamentala a exigentei Uniunii Europene in materie de reducere a poluarii provocate de autovehicule o reprezinta protejarea mediului inconjurator si, lucru adesea uitat, protejarea sanatatii publice.

Este miza normelor EURO 4 de astazi si a celor EURO 5 de maine.

As dori sa reamintesc, in cateva cifre, progresele înregistrate deja intre un vehicul EURO 0 si un vehicul EURO 4, adica intr-un interval de 15 ani:

Intre un vehicul EURO 0 si un vehicul EURO 4, emisiile

- De oxid de carbon (CO) s-au redus de 50 de ori
 - De oxid de azot (NOx) s-au redus de 10 ori
 - De compusi organici volatili si de particule s-au redus de 20 de ori.
- In prezent, Romania are cel mai vechi parc de automobile din Europa: din 3,5 pana la 4 milioane de autovehicule aflate in circulatie:
 - 25% au peste 20 ani
 - 45% au peste 15 ani
 - 60% au peste 10 ani

Daca luam in considerare numai vehiculele cu vechime de peste 15 ani, adica aproximativ 1,6 milioane de autovehicule, acestea polueaza la fel de mult ca:

- 80 milioane vehicule EURO 4 in materie de emisii de oxid de carbon
- 16 milioane vehicule EURO 4 in materie de emisii de oxid de azot
- 32 milioane vehicule EURP 4 in materie de emisii de compusi organici volatili si de particule.

Eliminarea acestor vehicule constituie deci o prioritate nationala in materie de sanatate publica, prioritate care ar trebui sa antreneze o solidaritate a actorilor politici ai Romaniei.

- Aceasta semnifica si faptul ca daca acest obiectiv de sanatate publica si de mediu cere accelerarea procesului de eliminare a celor mai vechi vehicule, el cere si evitarea inlocuirii lor cu aceleasi vehicule, la fel de vechi, dar importate.

GROUPE RENAULT

Ori ce constatam noi la noii intrati in Uniunea Europeana ca nu au luat nicio masura?

- Polonia a fost invadata de la intrarea in UE in mai 2004 de 3,3 milioane de vehicule de ocazie. In 2005, vehiculele importate mai vechi de 15 ani reprezentau 56% din importuri. Si acest trend nu se incetineste, pentru ca in primele 10 luni ale acestui an vor intra in Polonia 825 000 vehicule de ocazie.
- In Bulgaria vor intra 352 000 vehicule de ocazie in 2007, cifra care reprezinta dublul intrarilor similare in 2006.

Este deci iluzoriu sa credem ca in absenta masurilor de protectie a mediului si a sanatatii publice, Romania nu va cunoaste o soarta similara.

In plan economic

Industria de automobile a constituit pana acum principala parghie de dezvoltare economica a tarii. Aceasta industrie a fost propulsata de dezvoltarea Dacia in cursul ultimilor ani. Pentru a da numai cateva exemple, in 2007 :

- Furnizorii nostri au inaugurat 10 noi uzine.
- Dacia a angajat la Pitesti peste 3 000 de persoane.
- Angajarile realizate in Arges de Dacia si furnizorii sai au fost de ordinul a 10 000 de persoane.
- Exporturile Dacia vor fi de ordinul a 1,8 miliarde de €.

In prezent, din cei peste 200 000 de angajati care activeaza in industria de automobile din Romania, peste 100 000 lucreaza pentru Dacia, fie direct la uzina, fie ca salariati ai furnizorilor nostri sau ai retelei noastre comerciale.

In 2008 ne asteptam sa producem 320 000 - 350 000 vehicule, din care 120 000 pentru piata din Romania. Suprimarea taxei de prima inmatriculare sau transformarea ei de asa natura incat sa devina inoperanta ar avea ca rezultat reducerea la jumatate a vanzarilor noastre in Romania. Aceasta ar antrena suprimarea a mii de locuri de munca la Dacia, in conditiile in care ieri anuntam intentia noastra de a angaja peste 3 000 de persoane in 2008. Rezultatul ar fi de fapt suprimarea a zeci de mii de locuri de munca in Romania.

In acelasi timp aceasta ar insemna reducerea competitivitatii noastre intr-un moment in care este mai important decat oricand sa mentinem aceasta competitivitate si chiar sa o crestem:

- Tinand cont de amploarea investitiilor pe care le vom face in Romania.
- Ca urmare a inaspirii normelor anti-poluare, Dacia va trebui sa faca investitii deosebit de importante in cercetare si dezvoltare pentru a raspunde viitoarelor norme fara ca aceasta sa se traduca prin cresterea pretului masinilor noastre, ceea ce le-ar face inaccesibile clientilor nostri
- Dezvoltarea noilor entitati ale grupului care vor demara in anii urmatori: India, Maroc, Rusia, ne va plasa maine in competitie cu noi centre de productie care vor beneficia de conditii economice echivalente sau chiar mai favorabile decat cele pe care le ofera Romania.

Acest lucru nu inseamna ca noi raminem blocati pe ideea inchiderii frontierelor, ceea ce deja nu este cazul: taxa de prima inmatriculare nu a oprit importurile de vehicule ocazie: acestea vor creste cu 15 pana la 20 % in 2007 in raport cu anul 2006. Adica aproximativ cu aceeasi rata de crestere a pietei vehiculelor noi.

Este de la sine inteles pentru noi ca Romania trebuie sa respecte reglementarile europene, de aceea dorim sa facem cateva propuneri. Adresam guvernului si tuturor actorilor vietii politice romanesti trei propuneri :
<http://dev.gruprenault.ro/media/presa/press-releases/2017/conferinta-de-presa-domnului-francois-fourmont-director-general-al>

GROUPE RENAULT

- Accelerarea innoirii vechiului parc auto : alinierea la varianta miza nationala de sanatate publica
- Evolutia taxei de inmatriculare in forma sa actuala pentru a raspunde observatiilor Comisiei Europene, in special reducand taxa in functie de varsta vehiculului. Prin intermediul APIA, am facut propuneri Ministerului de Finante in acest sens.
- Inlocuirea taxei actuale printr-o taxa de mediu axata pe 3 criterii:
 - Nivelul de depoluare
 - Cilindreea
 - Nivelul de emisie CO2

Dorim sa ne implicam si raminem la dispozitia Ministerelor de Finante si Mediului pentru a ajunge la o solutie:

- Care sa permita un progres decisiv in materie de sanatate publica
- Care sa permita continuarea dezvoltarii economiei nationale trasa in sus si de industria auto