



ASOCIAȚIA PRODUCĂTORILOR ȘI IMPORTATORILOR DE AUTOMOBILE  
THE ASSOCIATION OF AUTOMOTIVE MANUFACTURERS AND IMPORTERS



# Masuri coerente pentru salvarea industriei auto

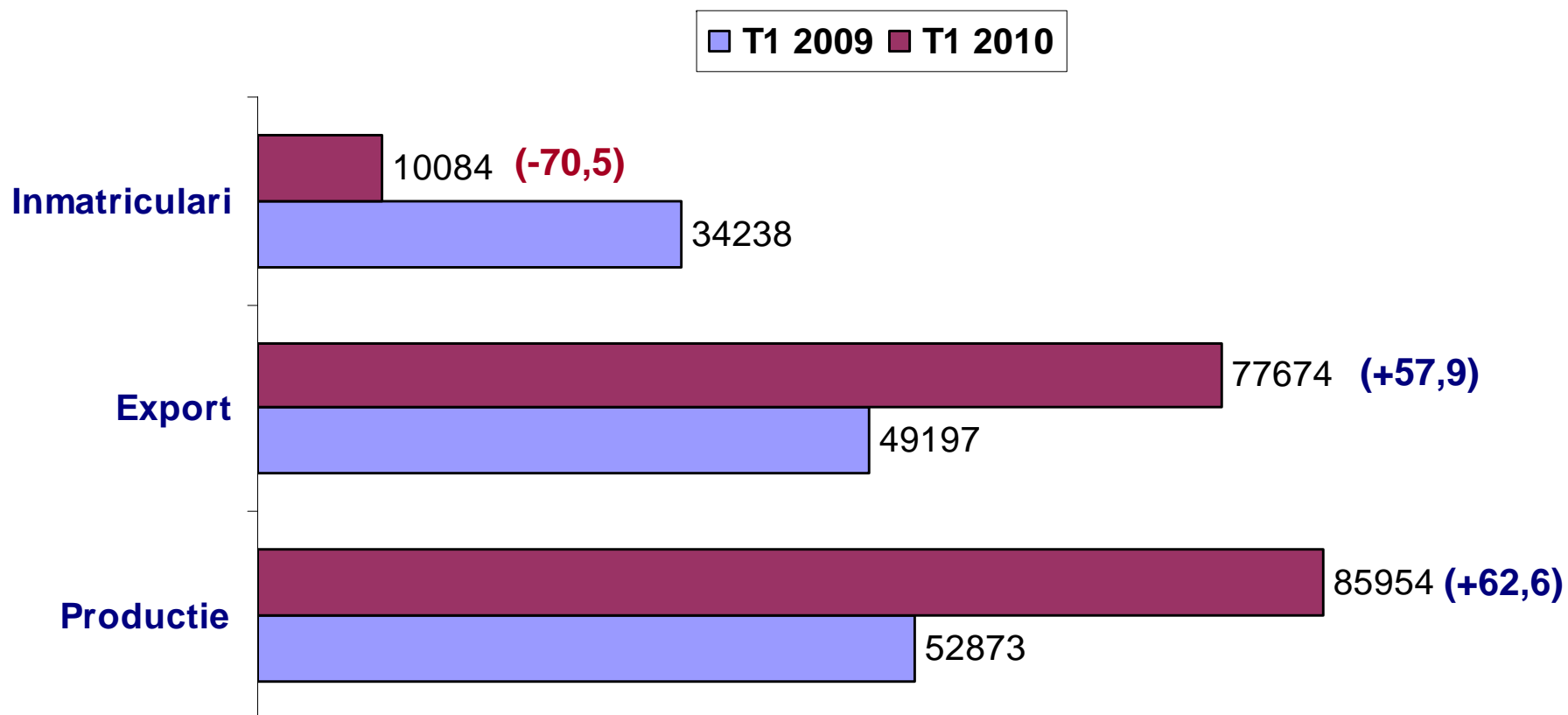
Conferinta "Mediafax talks about auto industry" / 27 Aprilie 2010

Subiecte abordate:

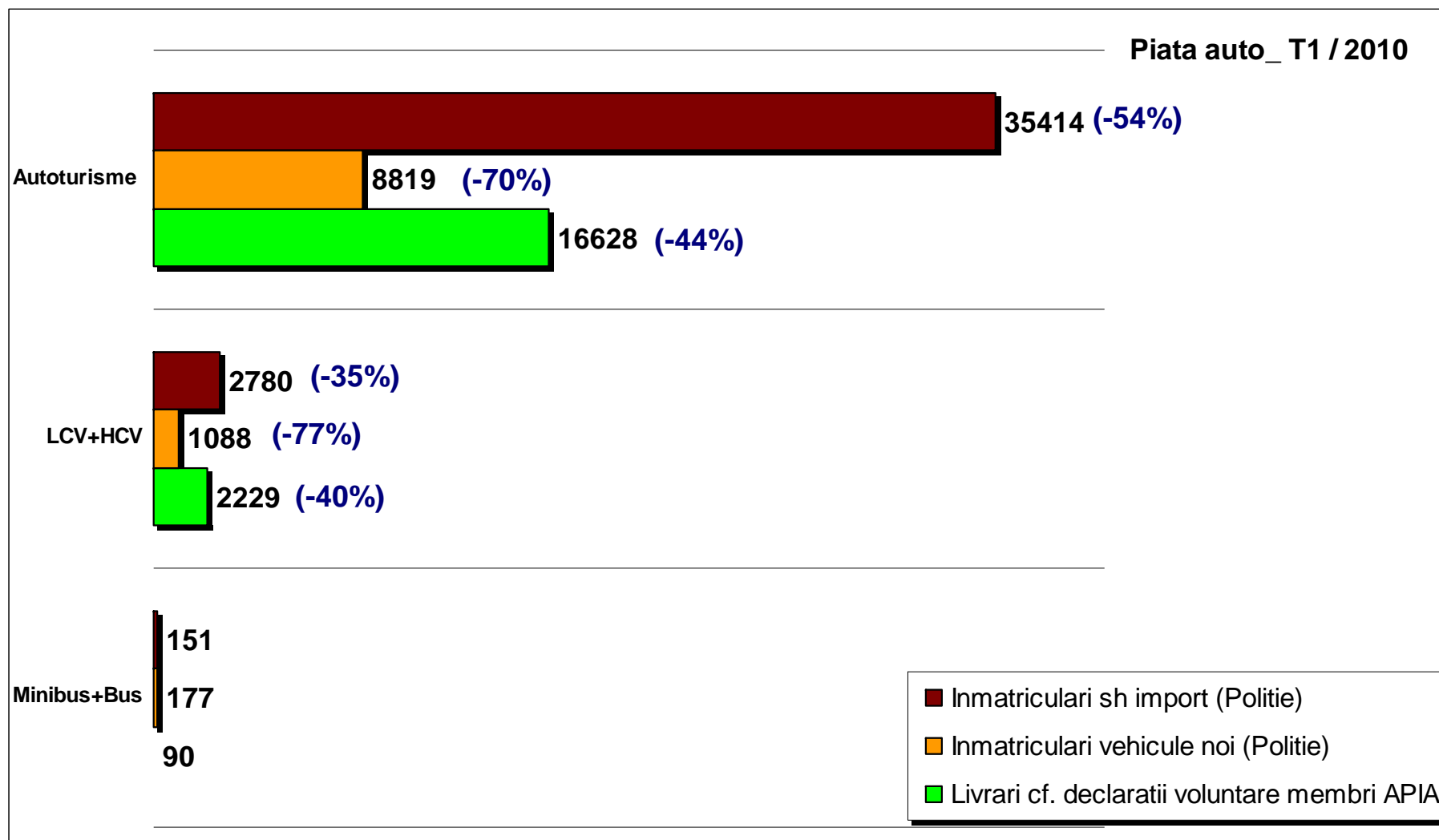
- I. Piata auto ian.- martie 2010***
- II. Programul de Innoire a Parcului Auto 2010***
- III. Factori care au provocat scaderea pietei in 2009 / Perspective 2010***
- IV. Politica de autorizare a atelierelor de reparatii auto***
- v. Importul de masini sh – pericol de evaziune fiscala***

## I. Piata auto ian.- martie 2010

- Performata pentru productie si export, esec al vanzarilor

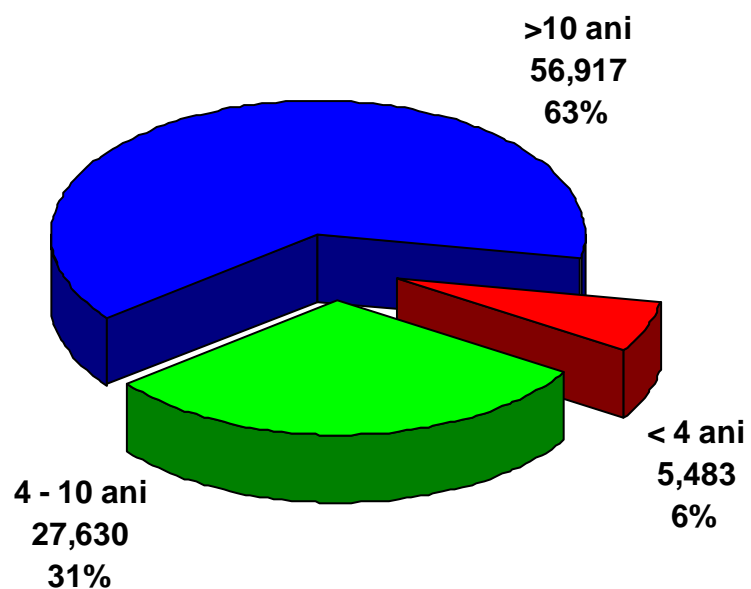


## I. Piata auto ian.- martie 2010 (cont.)

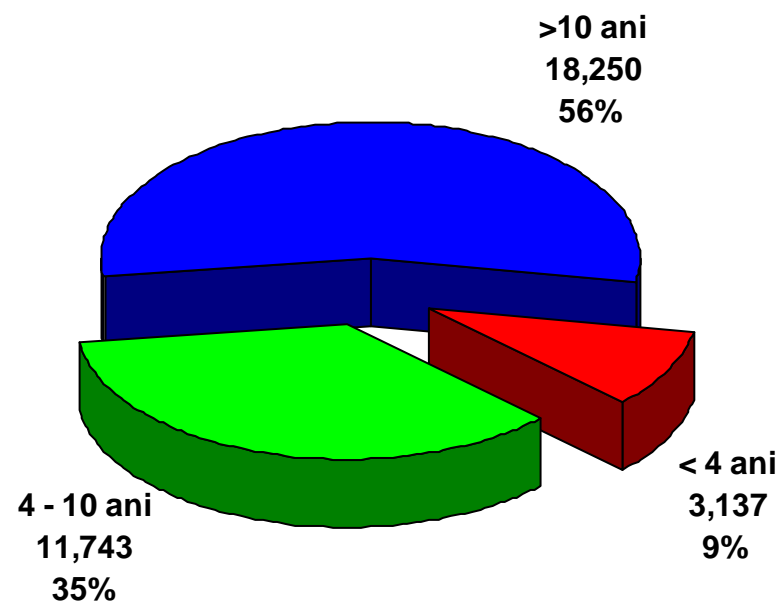


## *Evolutie varsta import autoturisme sh*

Trim. I  
2009



Trim. I  
2010



## ***II. Programul de Innoire a Parcului Auto 2010***

- ✓ Suma alocata initial: 228.000.000 RON = 60.000 Tichete valorice/3.800 RON
- ✓ Suplimentare (aprilie): 190.000.000 RON = 50.000 buc.
- ✓ Total program = 110.000 masini posibil a fi scoase din parc

### **Rezultatele programului pana la 31 martie:**

- *masini casate: cca.70.000*
- *varsta medie a masinilor scoase din parc: 20 ani*
- *masini noi: cca. 12.300 aferente unui nr. de cca. 36.000 tichete utilizate*
- *pret mediu masina achizitionata: 10.000 Euro (inclusiv TVA)*
- *norma de poluare: EURO 5 = aprox. 10%*

### III. Factori care au provocat scaderea pietei

Scaderea pietei in 2009 – 52% (-139.000 unit.) s-a datorat:

1. Crizei economice
2. Nedeductibilitatii TVA la achizitia mijloacelor de transport
3. Importurilor de masini sh (in general mai vechi de 10 ani)

Perspective 2010 – Un an si mai dificil pentru sectorul auto  
→ tinta de 115.000 unitati dificil de atins

1. Eliminarea exceptarii platii taxei pe poluare la Euro4
2. Reluarea greoaie a creditarii
3. Mentinerea (deocamdata) a nedeductibilitatii TVA

### III. Factori care au provocat scaderea pietei (cont.)

Nedeductibilitatea TVA



Scaderea vanzarilor de autovehicule cu cca. 40.000 de unitati !

- Incetarea unor dealeri (reducere vanzari / reducere activitate service)
- Disponibilizari de personal: cca. 5000 pers.



Scaderea veniturilor la Bugetul de Stat

- Diminuare venituri salariati, scadere contributii aferente angajatiilor disponibilizati
- Scaderea sumelor aferente impozitului pe profit din posibila vanzare a celor cca. 40.000 masini



## ***IV. Politica de autorizare a atelierelor de reparatii auto***

### **Practica europeana**

- Calitatea de atelier de reparatii = acordata de catre autoritatea tehnica de reglementare / (autorizare generala)
- Calitatea de reparator pentru o anumita marca auto = acordata de catre producator

### **In Romania**

Autoritatea tehnica (Registrul Auto Roman) acorda unui atelier de reparatii in unele situatii si autorizarea pe marca

Recunoasterea capabilitatii de a respecta standardele de reparatii si de dotare tehnica pentru o anumita marca nu poate apartine decat detinatorului acelei marci, adica producatorului !

**Solicitam: modificarea legislatiei conform practicii europene**

## ***V. Importul de masini sh – pericol de evaziune fiscala***

- *raport noi / sh 1 / 4 (8.800 noi vs 35.400 sh)*
- *Neplata / neinregistrarea TVA in tarile de origine / in Romania*
- *Neplata impozitelor si taxelor aferente comertului cu autovehicule rulate importate de catre persoane fizice neautorizate (activitate economica nefiscalizata).*



Pierderi insemnate la Bugetul de Stat



Efecte negative (scadere) asupra vanzarilor de masini noi, activitate care aduce venituri la Buget

## ***Cerinte (minime) de imbunatatire a legislatiei privind comertul cu autovehicule rulate***

1. Urmărirea plății / înscrierii TVA (declarația de TVA)
2. Prezentarea actului doveditor de transfer de posesie (factura/contract) din țara de origine. Concordanța între persoana care solicită înmatricularea în România și cea din certificatul de înmatriculare provizorie eliberat de statul de origine.
3. Introducerea obligativității înscrierii în CIV a fiecărui proprietar succesiv. Limitarea (fără impozitare) a importului la pers. fizice, la max. 1 mașină / an
4. Respectarea obligativității acordării garanției minime legale (1 an) pentru autoturismele rulate comercializate de către cei autorizați să desfășoare această activitate.
5. Reglementarea târgurilor de autoturisme. Comerțul cu autovehicule să se facă doar prin operatori economici care au acest obiect de activitate.

## **Concluzii**

- ➡ Programul “Rabla” = masuri pentru eliminarea speculei cu tichete
- ➡ Masuri fiscale pentru promovarea productiei autohtone de autovehicule si achizitia de autoturisme noi
- ➡ Sistem de taxe care sa stimuleze cresterea pietei auto de masini noi (inclusiv a activitatii post vanzare)