

13 Mai 2026

**COMUNICAT DE PRESĂ****APIA: Industria auto nu poate fi condusă prin declarații populiste, criterii inventate și consultări selective**

Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile din România își exprimă profunda îngrijorare față de direcția anunțată public de Ministerul Mediului privind Programul Rabla 2026 și față de modul în care sunt comunicate către opinia publică presupuse „consultări” cu industria auto.

Este inacceptabil ca un minister să vorbească public despre „consultări cu industria” în condițiile în care APIA — organizația care reprezintă majoritatea importatorilor auto din România — nu a fost invitată la nicio discuție oficială pe această temă, deși am transmis patru solicitări oficiale de întâlnire către Ministerul Mediului.

Niciuna dintre aceste solicitări nu a primit răspuns. Singura reacție instituțională a fost redirectionarea către AFM, instituție care ne-a transmis ulterior că „va reveni” pentru stabilirea unei întâlniri. Până astăzi, acest lucru nu s-a întâmplat.

Dacă aceste consultări au avut totuși loc fără participarea APIA, situația este cu atât mai gravă. Excluderea deliberată a organizației care reprezintă principalii jucători ai pieței auto ridică întrebări legitime privind caracterul transparent, echilibrat și nediscriminatoriu al procesului decizional.

Politicile publice nu pot fi construite prin consultări selective și nici prin alegerea convenabilă doar a actorilor care validează o direcție deja stabilită politic. Piața auto din România și consumatorii români nu pot deveni victimele unor decizii luate netransparent, fără dialog real și fără evaluarea impactului economic și concurențial.

În ceea ce privește bugetul anunțat pentru Programul Rabla 2026, considerăm profund eronată încercarea de a prezenta suma de 300 milioane lei drept un sprijin suficient pentru accelerarea reînnoirii parcului auto național și susținerea tranziției către mobilitatea cu emisii reduse.

Da, suma reprezintă o creștere față de nivelul extrem de redus de 200 milioane lei alocat în 2025, însă evaluarea reală a Programului Rabla trebuie raportată la nevoile pieței și la dimensiunea pe care programul a avut-o în trecut, când bugetele inițiale depășeau 1,2 miliarde lei, înainte de a fi reduse drastic la aproape o cincime din acel nivel.

Prin urmare, consumatorul român continuă să fie principalul afectat de subdimensionarea Programului Rabla, într-un moment critic în care accesul populației la autoturisme mai sigure, mai puțin poluante și tehnologii moderne ar trebui încurajat, nu limitat prin bugete insuficiente și politici impredictibile. România rămâne astfel mult sub nivelul necesar pentru susținerea reală a înnoirii parcului auto și accelerarea mobilității sustenabile.

Și mai îngrijorătoare sunt declarațiile privind susținerea exclusivă a vehiculelor „ produse sau asamblate în Uniunea Europeană”. Ministerul Mediului nu poate redefini unilateral noțiuni economice și comerciale care țin de legislația și piața europeană. În prezent, nu există o definiție oficială europeană aplicabilă Programului Rabla care să stabilească exact ce înseamnă „produs” sau „asamblat” în Uniunea Europeană în contextul eligibilității pentru un program național de stimulare.

Mai mult, declarațiile contradictorii conform cărora anumite modele fabricate în afara Uniunii Europene ar putea rămâne eligibile doar pentru că aparțin unor mărci europene demonstrează lipsa de coerență și caracterul arbitrar al acestor intenții. Această abordare creează discriminare între operatorii economici, afectează concurența și generează o impredictibilitate majoră într-o industrie care are nevoie exact de opusul: reguli clare, stabile și aplicabile uniform.

Piața auto funcționează în cadrul pieței comune europene, iar produsele omologate și comercializate legal în Uniunea Europeană trebuie tratate nediscriminatoriu în toate statele membre. Nu putem avea reguli reinterpretate politic de la un stat la altul și nici criterii construite în funcție de preferințe conjuncturale.

În plus, vehiculele produse în China sunt deja supuse unor măsuri comerciale adoptate oficial la nivelul Uniunii Europene, inclusiv taxe suplimentare rezultate în urma investigațiilor europene. Statele membre nu pot introduce suplimentar mecanisme indirecte de penalizare prin programe naționale fără riscuri juridice și concurențiale evidente.

În final, APIA consideră că rolul Programului Rabla trebuie să fie acela de a accelera reînnoirea parcului auto național și reducerea emisiilor, nu de a restrânge artificial opțiunile consumatorilor și nici de a transforma politica publică într-un exercițiu de imagine sau într-un instrument de selecție economică arbitrară.

Consumatorul trebuie să aibă libertatea de a alege, iar statul are obligația de a asigura un cadru corect, predictibil și competitiv pentru întreaga piață.

#### **APIA solicită public:**

- **organizarea urgentă a unui dialog real și transparent cu întreaga industrie auto;**
- **respectarea principiilor concurenței loiale și ale pieței comune europene;**
- **eliminarea criteriilor discriminatorii și insuficient fundamentate juridic;**
- **construirea Programului Rabla pe baze economice reale, nu pe declarații populiste și măsuri improvizate.**

#### **Despre Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile din România – APIA**

Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile este o organizație non-profit, o entitate reprezentativă în industria auto din România, înființată în anul 1994, membră a Organizației Mondiale a Constructorilor de Automobile – OICA, din 1996. 3

Misiunea APIA este de a reprezenta și susține interesele principalilor jucători din piața auto din România, implicându-se activ în dialogul cu autoritățile, prin promovarea practicilor sustenabile din industrie, prin educarea consumatorilor și prin oferirea de analize esențiale și relevante pentru acest sector.

APIA este organizatorul unor evenimente publice definitorii pentru piața autohtonă și anume: Salonul Internațional Auto București - SIAB și Forumul Mobilității Sustenabile – FMS.

APIA a dezvoltat **CarS**, unica platformă online de analiză dinamică a pieței auto din România. APIA este singura organizație din România care prelucrează în detaliu datele DGPCI, realizând atât diferențierea pe motorizări (MHEV, FHEV și PHEV) a înmatriculărilor, cât și o realocare a acelor autovehicule pe care DGPCI le încadrează la autoturisme, deși acestea au de fapt scop comercial, la categoriile vehiculelor comerciale aferente.

Pentru informații suplimentare, departamentul de comunicare APIA este la dispoziția dvs: telefon +40 740.209.099, email: [daiana.sirbu@apia.ro](mailto:daiana.sirbu@apia.ro), adresă: World Trade Center, Piața Montreal, Nr. 10, sector 1, București.