

Scrisoare deschisă către Prim-ministrul României

din partea Consiliului Director al Asociației Producătorilor și Importatorilor de Automobile (APIA)

Stimate Domnule Prim-ministru,

Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile (APIA), organizația reprezentativă a industriei auto din România, face un apel public către Prim-ministrul României. Considerăm că proiectul de impozitare auto, introdus prin asumarea răspunderii Guvernului, fără consultare publică și fără dialog real cu industria sau societatea civilă, reprezintă o abordare netransparentă și riscantă, care ridică serioase semne de întrebare privind corectitudinea și impactul acestui act legislativ.

În plus, metoda de impozitare stabilită prin această lege prezintă probleme de fond esențiale, pe care APIA le semnalează cu fermitate:

- **Criterii incomplete și învechite** – impozitul se calculează exclusiv pe baza cilindreei și a încadrării într-o normă Euro, ignorând complet factorul relevant al emisiilor de CO₂.
- **Diferențe insuficiente între vehicule vechi și noi** – grila nu descurajează menținerea sau importul de mașini vechi și poluante, ba chiar le favorizează, întrucât un vehicul Euro 6 nou este impozitat identic cu unul de zece ani.
- **Impact bugetar limitat** – în forma actuală, sistemul nu aduce venituri consistente la bugetul de stat și, prin încurajarea pieței autoturismelor vechi – de cele mai multe ori nefiscalizate – generează pierderi suplimentare din TVA, contribuții sociale și alte taxe conexe.
- **Ignorarea propunerilor APIA** – soluția transmisă de noi, aliniată la bune practici europene și bazată pe principiul „poluatorul plătește”, nu a fost nici măcar luată în considerare pentru o discuție preliminară.

Formula impusă prin asumarea răspunderii de către Guvern stabilește impozitul auto exclusiv pe baza cilindreei și a încadrării într-o normă Euro, după cum urmează:

Mijloc de transport	Non Euro - Euro 3 lei/200cm ³	Euro 4 lei/200cm ³	Euro 5 lei/200cm ³	Euro 6 lei/200cm ³	Hibride cu CO ₂ <50g/km lei/200cm ³
Pana in 1600 cm ³ inclusiv	19.5	18.8	17.6	16.5	16.2
1601 - 2000 cm ³	29.7	28.5	26.7	25.1	24.6
2001 - 2600 cm ³	92.2	88.6	82.8	77.8	76.3
2601 - 3000 inclusiv	182.9	172.8	154.1	151.2	149.8
Peste 3001 cm ³	319	297.3	294.4	290	275.5

Analizând această grilă, constatăm mai multe probleme de fond, prima fiind **diferențele prea mici între poluanți și nepoluanți**. Din grila proiectului, diferența dintre Non Euro/E0–E3 și Euro 6 este, per 200 cm³, de doar 18,2% (≤ 1600), 18,3% (1601–2000), 18,5% (2001–2600), 21,0% (2601–3000) și 10,0% (> 3001). Această amplitudine redusă nu transmite un semnal de cost suficient pentru reînnoirea parcului auto și nu descurajează ferm menținerea / achiziția vehiculelor vechi și poluante.

Mai mult, noile taxe legate de impozitarea auto nu reușesc să armonizeze evoluția tarifară cu realitățile economice. Între 01.01.2016 și finalul prognozat al lui 2025 (conform datelor oficiale), inflația cumulată a fost de +69,42%, iar cursul RON/EUR a crescut cu +12,4%. În aceeași perioadă, parcul auto a îmbătrânit, iar România continuă să dețină una dintre cele mai ridicate rate de mortalitate rutieră din Uniunea Europeană.

Conform datelor ETSC din 2024, România a înregistrat aproximativ 77 de decese la un milion de locuitori, față de media UE de 45, astfel ocupând primul loc la nivel european în ceea ce privește mortalitatea în accidente rutiere. Aceste valori alarmante sunt, în mare parte, alimentate de circulația excesivă a vehiculelor vechi, nesigure și poluante, care afectează direct siguranța rutieră.

În plus, lipsa fiscalizării se manifestă la toate nivelurile (transportul și repararea mașinilor, vânzarea efectivă, implicarea personalului, lipsa plăților prin sistemul bancar). Acest fenomen întreține comerțul cu mașini vechi, mai ieftine dar neîntreținute și foarte poluante, care afectează direct siguranța participanților la trafic și mediul înconjurător. Totodată, perpetuarea ne-fiscalizării afectează dezvoltarea economică a României și agravează deficitul bugetar – o temă care ar trebui să fie prioritară.

În al doilea rând, dar la fel de important de menționat, **normele Euro nu sunt echivalente cu nivelurile de emisii de CO₂**. Normele Euro au fost introduse începând cu anul 1992 (Euro 1) și au evoluat prin etape succesive – Euro 2, Euro 3, Euro 4, Euro 5 (cu sub-etapele 5a și 5b), Euro 6 (cu sub-etapele 6b, 6c, 6d-TEMP, 6d și 6e) – până la actuala discuție privind Euro 7, planificată pentru 2027. Toate aceste norme stabilesc limite pentru poluanți precum oxizii de azot, particulele, monoxidul de carbon sau hidrocarburile, având ca obiectiv reducerea poluării locale din orașe și impactul direct asupra sănătății.

În paralel, Uniunea Europeană a adoptat un alt cadru legislativ, complet separat, pentru reducerea emisiilor de CO₂, considerate principalele responsabile de schimbările climatice. Astfel, producătorii auto au avut și au în continuare obligația să respecte ținte de emisii medii de CO₂ pe flotă: 130 g/km în 2015, 95 g/km începând cu 2021 și, în perspectivă, reducerea cu 55% până în 2030 și obiectivul zero emisii pentru vehicule noi în 2035.

Prin urmare, propunerea Ministerului – care combină cilindrul cu norma Euro – creează o confuzie între două cadre legislative distincte și ignoră componenta CO₂, cea mai relevantă astăzi în contextul politicilor climatice europene.

În al treilea rând, **schema de impozitare prezentată generează anomalii evidente**. O mașină Euro 6 de un an plătește același impozit ca una de zece ani. Diferențele de taxare între un vehicul Euro 6 și unul Euro 4 sunt minore și nu reflectă diferențele reale de performanță și de

impact asupra mediului. În același timp, autoturismele mai vechi de zece ani, responsabile pentru cea mai mare parte a poluării și a consumului ridicat, sunt impozitate prea puțin pentru a descuraja menținerea sau achiziționarea acestora.

În acest sens, vă prezentăm în tabelul următor câteva simulări comparative ale impozitului actual față de cel propus, pentru câteva modele populare din parcul auto național:

Model (exemple relevante)	Euro	Vechime	CO ₂ (g/km)	Impozit Actual	Impozit MT propus	Observații
BMW 320d E46 (2005)	Euro 4	20 ani	165	180 lei	284 lei	Vehicul vechi și poluant → Ministerul propune o creștere foarte mică.
Skoda Octavia 1.9 TDI (2008)	Euro 4	17 ani	140	171 lei	270 lei	Diferența prea mică → nu descurajează circulația vehiculelor vechi.
Opel Astra H 1.6 Twinport (2009)	Euro 4	16 ani	157	64 lei	150 lei	Taxare aproape simbolică în varianta Ministerului.
Dacia Logan 1.0 SCe (2015)	Euro 6	10 ani	130	40 lei	82 lei	Euro 6 vechi → Ministerul nu diferențiază față de unul nou.
Dacia Logan 1.0 SCe (2022)	Euro 6	3 ani	120	40 lei	82 lei	Euro 6 nou → impozitat aproape la fel ca unul de 10 ani.
Audi A6 2.0 TDI (2010)	Euro 5	15 ani	149	177 lei	263 lei	Vechime mare, dar taxarea Ministerului nu este descurajatoare.
Peugeot 3008 1.5 BlueHDi (2022)	Euro 6	3 ani	109	60 lei	124 lei	Vehicul modern, eficient → Ministerul îl taxează similar cu unul mai vechi.

Această abordare nu stimulează reînnoirea parcului auto și nici orientarea către vehicule cu emisii reduse, fie ele hibride sau electrice. **Din contră, menține un avantaj competitiv pentru vehiculele vechi și poluante, în contradicție cu obiectivele de mediu asumate de România și Uniunea Europeană.**

În concluzie, considerăm că actuala propunere este **greșită și incompletă**. Ea nu reflectă realitatea tehnologică, nu este corelată cu obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ și nu încurajează tranziția către un transport mai curat și mai eficient.

Vă rugăm să reanalizați de urgență această formulă și să integrați într-un viitor mecanism de impozitare criterii relevante, precum emisiile de CO₂, vechimea vehiculului și nivelul real de poluare, alături de cilindree și norma Euro.

Reamintim, totodată, că **APIA a transmis deja o propunere proprie de sistem de impozitare**, fundamentată pe bune practici europene și pe principiul ”poluatorul plătește”, care poate reprezenta un punct de plecare solid pentru construcția unui model echilibrat, corect și sustenabil pentru România dar a fost ignorată complet atât de fostul Guvern, cât și de actualul.

În acest sens, atragem atenția că tentativa noastră de a avea un dialog direct cu Ministerul Transporturilor – exact pe această temă – a fost respinsă cu motivarea oficială că „agenda este extrem de încărcată necesitând o prioritizare a acțiunilor”. Din păcate, se pare că definirea unui sistem corect de impozitare auto nu a reprezentat o prioritate pentru Ministerul Transporturilor.

România are nevoie de un sistem de impozitare auto corect, modern și sustenabil, care să sprijine tranziția către un transport mai curat. APIA este pregătită să contribuie la această construcție, împreună cu Guvernul României.

Consiliul Director al Asociației Producătorilor și Importatorilor de Automobile (APIA)

București, 5 septembrie 2025