

București, 11 august 2025

COMUNICAT DE PRESĂ

Incertitudinea și inacțiunea Guvernului pun în pericol economia și mobilitatea sustenabilă a României, riscând ratarea obiectivelor europene de mediu și de siguranță!

Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile din România (APIA) atrage atenția, cu fermitate, asupra consecințelor grave generate de modul în care autoritățile au gestionat Programul Rabla Auto 2025. După suspendarea inițială a programului, au urmat luni de ezitări, declarații publice contradictorii și anunțuri neoficiale, fără decizii implementate și fără consultarea reală a experților din industrie. Acest haos decizional afectează nu doar companiile din sectorul auto și consumatorii, ci și statul român, care riscă să devină principalul pierzător prin pierderi economice și ratarea obiectivelor de sustenabilitate.

Este esențial să subliniem faptul că, în această perioadă de la instalarea noului Executiv, **autoritățile nu au manifestat o reală dorință de consultare a specialiștilor din industria auto** și a asociațiilor de profil, precum APIA pentru identificarea unor soluții practice, eficiente. Deși am demonstrat, în mod constant, de-a lungul anilor, că suntem un partener tehnic și obiectiv al instituțiilor statului, APIA nu a fost, în mod real, implicată în luarea deciziilor recente privind suspendarea programului Rabla Auto 2025 sau reluarea acestuia într-o altă formulă. **Lipsa unui dialog autentic între Guvern și mediul de specialitate din România**, în ciuda câtorva așa zise „întâlniri de lucru” bifate, riscă să amplifice efectele negative asupra industriei și consumatorilor și chiar a bugetului de stat pe care încercăm ”să îl salvăm”.

Fără Rabla, statul își sabotează propria economie

Suspendarea Rabla Auto 2025 vine după o **întârziere record în lansarea programului** – de peste 5 luni – și o etapizare haotică a sesiunilor, care a creat confuzie, frustrare și incertitudine în rândul beneficiarilor. Anunțul suspendării, făcut cu mai puțin de 24 de ore înainte de demararea etapei destinate persoanelor fizice, compromite încrederea în continuitatea și predictibilitatea politicilor publice din România.

Analiza APIA asupra impactului unei posibile anulări a programului, bazată pe datele de piață, pe evoluția Rabla din ultimii ani și pe creșterea valorii ecotichetelor anunțate pentru 2025, arată că programul Rabla Auto reprezintă atât un instrument crucial în procesul de reducere a poluării și de creștere a siguranței în trafic, prin **casarea a peste 1.010.000 de vehicule vechi în cei 20 de ani de funcționare**, cât și un vector de dezvoltare economică.

În 2024, statul român a investit 288 de milioane de lei în Rabla Plus, dintr-un buget total de 1 miliard de lei, care nu a fost epuizat, **dar a încasat peste 664 de milioane de lei doar din TVA-ul aferent** celor 10.707 de autoturisme electrice finanțate, respectiv 1.493 autoturisme plug-in hibrid. A rezultat un câștig net de 375 de milioane de lei – fără să includem alte venituri din taxe, asigurări, înmatriculări sau locuri de muncă.

În paralel, prin Rabla Clasic, statul a oferit 300 de milioane de lei sub formă de subvenții pentru 17.534 de autoturisme și **a încasat, în schimb, aproximativ 355 de milioane de lei din TVA**, cu un câștig net de peste 55 de milioane de lei.

În total, doar din TVA-ul generat de cele două programe, fără a include alte venituri din taxe, asigurări, înmatriculări sau locuri de muncă, statul a încasat peste 1 miliard de lei. În 2025, această sursă de venit este serios pusă în pericol, în contextul în care Programul Rabla Auto se

află într-un blocaj prelungit: există doar declarații televizate ale Ministrului Mediului, Apelor și Pădurilor, fără nicio acțiune legislativă concretă și fără un calendar oficial de relansare. Lipsa de claritate și predictibilitate riscă să anuleze complet beneficiile financiare și de mediu ale programului.

„Din păcate, fără să realizeze, statul român riscă să devină principalul pierzător al acestei curse de înnoire a parcului auto, prin blocajul creat de lipsa deciziilor oficiale și a acțiunilor legislative concrete privind Programul Rabla Auto 2025. Nu vorbim doar despre pierderea încrederii consumatorilor și a companiilor în coerența guvernamentală, ci și despre ratarea unor încasări semnificative la bugetul de stat, într-un moment critic pentru economie. Doar din TVA-ul generat de acest sector-cheie, care contribuie cu peste 13% la PIB-ul României, statul ar fi putut încasa sume considerabile – pierderea acestor venituri este o consecință directă a indeciziei și lipsei de predictibilitate”, explică Dan Vardie, Președinte APIA.

Este important de reamintit că, **Programul Rabla nu reprezintă un ajutor acordat industriei auto, ci un instrument de interes public cu rol esențial în protejarea mediului și a calității vieții cetățenilor**, prin retragerea din circulație a mașinilor vechi, poluante și nesigure și înlocuirea lor cu vehicule moderne, cu emisii reduse, echipate cu tehnologii actuale și sisteme de siguranță performante (ADAS). **Obiectivul principal al Programului Rabla Auto este creșterea siguranței rutiere și reducerea poluării**, în concordanță cu standardele și angajamentele europene asumate de țara noastră, iar organizarea acestuia se bazează pe fonduri provenite din certificate de emisii CO₂, destinate a fi folosite exclusiv în proiecte de mediu, așa cum a afirmat însăși doamna Diana Buzoianu, Ministrul Mediului, Apelor și Pădurilor.

Realitatea anului 2025 este alarmantă: în primele 6 luni ale anului, **înmatriculările de autoturisme noi au scăzut cu -21,8%** față de perioada similară a anului trecut, conform analizei APIA. **Segmentul mașinilor pur electrice** – care ar fi trebuit să beneficieze cel mai mult de sprijinul statului, conform obiectivelor asumate la nivel național și european de România – **se prăbușește cu -44,3%** în perioada ianuarie – iunie 2025, față de același interval din 2024, ceea ce ne plasează pe penultimul loc la capitolul electromobilitate (conform raportului realizat de ACEA – Asociația Constructorilor Europeni de Automobile). Și piața europeană, în prima jumătate a lui 2025, înregistrează o ușoară scădere, de **-0,9%** în totalul înmatriculărilor de autoturisme față de 2024, iar **media înmatriculărilor de mașini pur electrice este de +24,9%** în comparație cu 2024, conform aceluiași raport ACEA.

Rabla Auto, un program de siguranță națională

În paralel cu scăderile dramatice în vânzarea mașinilor noi, piața second-hand înfloarește: cu un salt de **+19,5% în primele șase luni ale anului față de 2024**, **înmatriculările de vehicule rulate** ajung la 193.549 de unități, față de 161.955 în aceeași perioadă din 2024. Dintre acestea, un procent semnificativ, **de peste 65% reprezintă mașini mai vechi de 10 ani** – vehicule complet depășite tehnologic, care nu respectă nici măcar standardele minime ADAS, acum obligatorii la nivel european și care pun în pericol atât viața pasagerilor, cât și a celorlalți participanți la trafic.

Pe fondul acestor dezechilibre, APIA avertizează că România **se îndepărtează periculos de obiectivele asumate prin PNRR, Green Deal, pachetul "Fit for 55" și de strategia UE pentru „Vision Zero”** (obiectivul de zero decese și răni grave pe drumurile europene până în 2050).

De asemenea, conform Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR), România s-a angajat să implementeze, începând cu 1 ianuarie 2026, un nou sistem de impozitare a autovehiculelor bazat pe principiul „poluatorul plătește”, în linie cu practicile din celelalte state membre ale Uniunii Europene și cu directivele europene privind tranziția verde.

Acest mecanism este esențial pentru ca programe precum **Rabla Clasic** și **Rabla Plus** să funcționeze eficient și coerent. **Subvenționarea mașinilor noi, cu mai puține emisii, trebuie dublată de o descurajare fiscală clară a celor vechi și poluante**, pentru a asigura echilibrul dintre stimulente și responsabilitate.

În sprijinul acestui obiectiv, **APIA** a elaborat o **propunere concretă de reformă fiscală auto**, care ține cont atât de cerințele de mediu, cât și de realitățile sociale din România. Propunerea se bazează pe principiul „**poluatorul plătește**”, fiind structurată în funcție de **cilindreea motorului, vechimea autovehiculului și nivelul emisiilor de CO₂**, dar include și o **componentă socială**, adaptată la **nivelul de venit al contribuabilului**. Astfel, sistemul ar fi nu doar ecologic și eficient, ci și echitabil.

Conform estimărilor APIA, **implementarea acestui mecanism ar putea aduce aproximativ 17 miliarde de lei suplimentar la bugetul de stat**, reprezentând o sursă sustenabilă de finanțare pentru investiții publice, infrastructură și tranziția către mobilitate curată.

Dan Vardie, Președinte APIA, subliniază:

„În mod regretabil, actualul Executiv menține o abordare caracterizată prin promisiuni fără concretizare în ceea ce privește sectorul auto și mobilitatea sustenabilă. Deși, oficial, s-a afirmat că în luna iulie se va lua o decizie privind „Pachetul 2” care ar fi trebuit să conțină și concluzia privind viitorul Programului Rabla Auto 2025, realitatea arată că aceste anunțuri au rămas doar la nivelul declarațiilor media, fără a fi urmate de documente oficiale și de acțiuni concrete. Mai mult, informațiile comunicate public în presă și în social media, inclusiv de către doamna Ministru al Mediului, Apelor și Pădurilor, sunt mesaje neoficiale, incomplete, vizând doar anumite laturi ale sesiunii pentru persoanele fizice, în timp ce nu există nicio clarificare privind sesiunile destinate persoanelor juridice și UAT-urilor, două etape deja demarate de AFM, unde se depuseseră dosare și procedurile erau în derulare. Fiecare categorie de beneficiari are un rol esențial în eficiența programului, iar reluarea trunchiată a Rabla Auto 2025, într-o formulă diferită de prevederile Ghidului de finanțare asumat, va genera efecte negative majore, amplificate de timpul extrem de scurt rămas până la finalul anului 2025 pentru eventuala reluare a programului.”

În concluzie, **APIA solicită autorităților să repornească Programul Rabla Auto 2025** și să își asume responsabilitatea nu doar pentru stabilitatea economică și socială a unei industrii strategice, ci și pentru protejarea mediului și reducerea poluării în marile orașe. Industria auto contribuie direct la tranziția României către mobilitate curată și îndeplinirea obiectivelor europene privind reducerea emisiilor și creșterea siguranței rutiere. Politicile publice deja asumate nu pot fi ajustate de la o lună la alta, în funcție de crize politice sau constrângeri temporare. **România are nevoie de predictibilitate și de măsuri sustenabile care să stimuleze încrederea tuturor actorilor din piață** – de la cetățean și autorități locale, până la investitori și producători – pentru a construi un viitor mai sigur și mai puțin poluant.

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.

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, adresă: World Trade Center, Piața Montreal, Nr. 10, sector 1, București.