

SOLUȚII LA PROBLEMA IMPORTURILOR DE MAȘINI POLUANTE LA MÂNA A DOUA ÎN ROMÂNIA

analiză și recomandări



2CELSIUS POLICY PAPERS >>> BUCUREȘTI, ROMANIA >>> 2025-2026

>>> TUDOR MĂCICĂȘAN

>>> RAUL CAZAN

>>> EDITARE: ASOCIAȚIA 2CELSIUS

>>> CERCETARE REALIZATĂ CU SPRIJINUL EUROPEAN CLIMATE FOUNDATION

Considerații introductive

România are al doilea cel mai învechit parc auto din Uniunea Europeană, cu o vârstă medie a autovehiculelor de 16,5 ani. Lipsa unor taxe sau a altor măsuri pentru a interzice sau descuraja înmatricularea mașinilor vechi și poluante a făcut ca România să înregistreze anual sute de mii de mașini second-hand cu costuri de mediu semnificative.

În România, raportul dintre mașinile second-hand importate și cele noi achiziționate este de 3 la 1, iar SUV-urile reprezintă 32% din piața auto. Deși numărul mașinilor importate a scăzut ușor, această scădere nu reflectă îmbunătățiri legislative, ci prețuri mai mari și stocuri insuficiente pe platformele de vânzări.

Firește, prezența mașinilor vechi și poluante pe drumurile din România reflectă și o lipsă a puterii de cumpărare, ceea ce duce la probleme de acces la transport. Populația rurală și periurbană din România nu are acces la mijloace de transport public accesibile, iar această situație rămâne în mare măsură neabordată de autoritățile centrale și locale, fie din ignoranță, fie din lipsă de resurse.

Ca problemă generală, România suferă și de lipsa unor date sau analize fiabile privind cele mai presante aspecte legate de emisiile din transport și mobilitate, iar situația nu pare să se îmbunătățească semnificativ în anii următori.

CUPRINS

Partea I - Analiză aprofundată (5)

1. *Reglementări financiare / fiscale*
 - a. *Taxe de mediu*
 - b. *Taxe de înmatriculare*
 - c. *Stimulente și scheme (RABLA)*
 - d. *Reducerea taxelor (TVA)*
 - e. *Subvenții*
 - f. *Costul deținerii unui autovehicul*
2. *Cadrul reglementar general*
 - a. *Posibilități de moratorii*
 - b. *Direcții principale pentru educație conexă*
 - c. *Bune practici*

Partea a II - a - Evaluarea tehnică a mașinilor importate (9)

1. *Verificări la intrarea în țară*
2. *ITP și înmatriculare*
3. *Analiză problemelor*
4. *Verificarea anuală*

Partea a III - a - Emisiile reale ale autoturismelor (10)

1. *Evaluarea datelor privind parcul auto*
2. *Evaluarea emisiilor reale*

Partea a IV - a - Concluzii și recomandări (26)

Partea I - Analiză aprofundată

Reglementări financiar-fiscale

- a) **Taxa de mediu**, cunoscută și ca taxa de poluare, a apărut în anul 2007, o dată cu aderarea României în Uniunea Europeană, dar a fost eliminată definitiv în anul 2017 din motive legate de regulile pieței comune și libera circulație a mărfurilor¹.

Taxa se plătea o singură dată la înmatricularea autovehiculului, iar valoarea acesteia varia în funcție de:

- Norma de poluare
- Cilindree
- Anul fabricației
- Tipul de combustibil

b) Taxe la înmatriculare

- **Taxa eliberării certificatului de înmatriculare** a autovehiculului constă în plata valorii de 49 de lei.
- **Taxa eliberării numerelor de înmatriculare** costă fie 52 de lei dacă se optează pentru număr de înmatriculare nou aleatoriu, fie 97 de lei dacă se optează pentru un număr nou preferențial. În cazul în care o persoană dorește să păstreze combinația numărului de înmatriculare de la fostul autoturism, taxa este de 60 de lei.
- **Taxa eliberării certificatului de autenticitate RAR** este de 150 de lei dacă autovehiculul este din România și 450 pentru autovehiculul din străinătate.

Documentul este valabil pentru o singură înmatriculare și este valabil 60 de zile.

- **Transcrierea dreptului de proprietate** asupra unui vehicul în cazul vânzării-cumpărării unui vehicul se realizează la SPCRPCIV (Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Autovehiculelor) din județul de domiciliu al cumpărătorului.
- **Impozitul auto** în România se calculează în funcție de capacitatea cilindrică a motorului (cm³), pe tranșe, conform Codului Fiscal. Începând cu decembrie 2025, taxarea capacității cilindrice a devenit mai mult decât un criteriu încastrat în politicile de impozitare a proprietarilor de automobile; a devenit un fir roșu obsesiv în materie de taxare care obturează criteriile de protecție a mediului și de reducere a emisiilor. În urma emiterii mult contestatei ordonanțe de urgență (OUG) nr. 78/2025, pentru mijloacele de transport înmatriculate **se majorează impozitul** cu 5% până la 146% (în funcție de norma de poluare, inclusiv pentru cele hibride). În cazul mijloacelor de transport hibride cu emisii CO2 mai mici sau egale cu 50 g/km, impozitul se reduce cu 30% conform deciziei consiliilor locale, conform OUG nr. 78/2025. **Se introduce impozitul fix pentru autovehicule electrice: 40 lei/an.**

¹ Toate taxele au fost declarate incompatibile cu Articolul 110 din Tratatul de Funcționare al UE (TFUE) de către CJUE. Motivul a fost constant: aceste taxe descurajau cumpărarea

de vehicule second-hand din alte state membre, fără a descuraja similar achiziția de vehicule deja existente pe piața internă, creând astfel o **discriminare protecționistă**.

RON / 200 cm ³	<1600 cm ³	1601-2000 cm ³	2001-2600 cm ³	2601-3000 cm ³	>3000 cm ³
EURO 0-3	19,5	29,7	92,2	182,9	319
EURO 4	18,8	28,5	88,6	172,8	297,3
EURO 5	17,6	26,7	82,8	154,1	294,4
EURO 6	16,5	25,1	77,8	151,2	290
Hibrid	16,2	24,6	76,3	149,8	275,5



Impozitul auto se calculează în multipli de 200 cm³ în intervale determinate de capacitatea cilindrică și de norma Euro corespunzătoare.

- Costul asigurării RCA (Răspundere Civilă Auto) e variabil și depinde de

- vârsta șoferului
- istoric daune (clasa Bonus-Malus)
- localitatea de domiciliu
- cilindree
- tip combustibil

- număr zile asigurare

- tipologie persoană (fizică sau juridică)

- ITP (Inspekția tehnică periodică) are un cost cuprins între 150 și 200 de lei. Valabilitatea acestuia variază în funcție de vechimea autovehiculului, dar și de destinația acestuia.

Tip vehicul	Perioadă valabilitate
autovehicul nou	3 ani
autovehicul mai nou de 12 ani	2 ani
autovehicul mai vechi de 12 ani	1 an
Taxi / Uber / Bolt / Autobuz	6 luni

c) Stimulente și scheme (RABLA)

Valoarea ecotichetului acordat prin Programul Rabla 2025 variază în

funcție de tipul de vehicul achiziționat. Față de anul 2024 valoarea ecotichetului a fost redusă din cauza constrângerilor bugetare.

Pentru o mașină pur electrică sau cu pilă de combustie cu hidrogen, suma acordată este de 18.500 de lei. Cei care optează pentru un plug-in hibrid sau o motocicletă electrică pot primi 15.000 de lei, în timp ce pentru un autovehicul hibrid (fără încărcare la priză) se oferă 12.000 de lei. În cazul autoturismelor cu motor termic (benzină, diesel, GPL) valoarea ecotichetului este de 10.000 lei.

Pentru a putea beneficia de acest program solicitantul trebuie să aibă domiciliul sau reședința în România, să aibă toate taxele plătite la administrația fiscală și să nu aibă condamnări definitive pentru infracțiuni de mediu. Autoturismul ce urmează a fi casat și supus radierii trebuie să aibă o vechime de cel puțin de 8 ani de la prima înmatriculare din România.

d) Reducerea taxelor (TVA)

O persoană juridică are mai multe beneficii fiscale, când cumpără o mașină, față de o persoană fizică.

Dacă o firmă este plătitoare de TVA și folosește autoturismul exclusiv pentru activitatea economică (ex: taxi, Uber/Bolt, transport persoane, firmă de închirieri auto) TVA-ul aferent achiziționării autovehiculului este deductibil integral. Dacă vehiculul este

folosit și în scop personal TVA-ul este deductibil numai 50%.

e) Subvenții

Nu există vreo formă de subvenție directă, recurentă, pentru automobile în România, fie ele noi sau importate la mâna a doua, ecologice sau cu combustibili fosili.

Există, însă, diverse subvenții indirecte, "mascate" atât la nivel național cât și la nivel local. La nivel național, scutirea de la impozit și taxa de drum ("rovinieta") a autovehiculelor electrice, fie ele la mâna a doua, reprezintă o formă de compensare fiscală pentru utilizatori. La nivel local, multe orașe au legiferat parcare gratuită pentru autovehicule electrice și/sau hibride, fie ele achiziționate la mâna a doua/importate, subvenționând utilizarea sistematică și a unor autovehicule deja vechi.

f) Costul deținerii unui autovehicul

Costul operării unui automobil depinde de multe variabile precum cilindrul, rulaj, tipul de combustibil etc, variind între circa 7000 lei și 70000 lei anual la un rulaj de 10000 km/an, respectiv între circa 27000 și 150000 lei la un rulaj de 50000 km/an.

Rulaj 10000km/an				Rulaj 50000km/an			
	Minim	Mediu	Maxim		Minim	Mediu	Maxim
impozit	80	200	3000	impozit	80	200	3000
vignieta	130	130	130	vignieta	130	130	130
RCA	600	1000	4000	RCA	600	1000	4000
ITP	50	100	200	ITP	50	100	200
mentenata	1000	5000	15000	mentenata	1000	5000	15000
combustibil	5000	10000	20000	combustibil	25000	50000	100000
parcare	0	200	1500	parcare	0	200	1500
devalorizare	0	10000	25000	devalorizare	0	10000	25000
TOTAL	6860	26630	68830	TOTAL	26860	66630	148830

Statistic, costul mediu anual al deținerii unui automobil în România se situează în jurul sumei de 18000 lei/an.

Cadrul reglementar general

a) Direcții principale pentru educație conexă

Educația conexă mobilității urbane influențează direct atât decizia de a achiziționa un autoturism, cât și tipul acestuia - nou sau la mâna a doua, ecologic sau nu. Pentru mulți dintre noi, încă, trafic înseamnă trafic de mașini, nu trafic de oameni (pietoni în primul rând), biciclete și trotinete, troleibuze și tramvaie și pe ultimul loc turisme. În anii '50-'60, Europa a descoperit dragostea pentru autoturism și până la finalul anilor 70 s-au proiectat orașe pentru mașini, nu oameni. Piețe centrale au devenit parcări sau giratorii, s-au lățit zone carosabile în detrimentul trotuarelor etc. În anii '80 Europa a început să proiecteze orașe sustenabile, conștientizând că mașina nu își are locul în naveta urbană zilnică, degradând calitatea vieții. Astfel, s-au făcut piste înainte să existe bicicliștii, rețele de tramvaie înainte să fie călătorii și culoare pietonale calitative înainte să umble lumea pe jos. 'Build it and they will come', se zicea. În România, însă, gradul de motorizare al populației nu a crescut vertiginos în anii 50-60, ci în anii 80-90-2000, când tendința la vest era deja viceversa. Dragostea românilor pentru automobil, comasată cu ideea că imaginea socială vine din roțile cu care aparî ne-au adus unde suntem. Sigur, n-am fi fost aici dacă s-ar fi planificat orașe pentru oameni, bicicliști și tramvaie, dar se fac pași. Încet, dar sigur, se fac.

Educația rutieră insuficientă cauzează atât numărul record de accidente rutiere la nivel național cât și preferința generalizată pentru automobil în favoarea altor moduri de transport. Aceasta se poate remedia incremental atât prin campanii și acțiuni pentru

actualii posesori de permis, cât mai ales prin introducerea educației rutiere în programa școlară spre a forma generații sustenabile, care înțeleg responsabilitatea și regulile fiecărui tip de participant la trafic, precum și rolul mașinii în tandem cu al modurilor sustenabile conexe de transport. Educația socială spre sustenabilitate atacă inevitabil autoturismele poluante și ideea utilizării acestora pentru naveta urbană, facilitând tranziția parcului auto național spre automobile ecologice simple, mici și utilitare. Redresarea fenomenului importului de automobile vechi și poluante într-o direcție durabilă se poate realiza doar cu măsuri incrementale, pași mici și abordând fiecare generație de conducători auto actuali și viitori.

b) Bune practici

În privința parcului auto, bunele practici dezirabile ar fi:

- un singur automobil per gospodărie
- un rulaž mediu anual de până în 10.000 km
- utilizarea mașinii ocazional, nu sistematic
- o pondere cât mai mare a autovehiculelor ecologice
- o pondere cât mai mică a motoarelor diesel în medii urbane

Acestea nu constituie doar măsuri, cât și obiective în sine. Măsurile conexe necesare sunt deseori specifice situației și contextului actual.

În privința impozitării, o bună practică replicabilă la nivel național este

stabilirea cuantumului de referință și în funcție de combustibil și emisiile reale, fiind comună impozitarea mașinilor diesel cu valori semnificativ mai mari, în ton cu emisiile reale poluante semnificativ mai mari. O ăla practică pozitivă de luat în

calcul, aplicată inițial în Danemarca, este impozitarea și în funcție de suprafața ocupată de mașină, încurajând tranziția parcului spre autovehicule mici și medii mai puțin energofage ori poluante.

Partea a II - a - Evaluarea tehnică a mașinilor importate

1. Verificări la intrarea în țară

Când o mașină este adusă din străinătate în România și se dorește înmatricularea ei, trebuie să treacă printr-o serie de verificări tehnice, administrative și documentare, menite să confirme că vehiculul este sigur, conform cu legislația și cu normele de mediu.

O primă etapă principală și obligatorie pentru toate autovehiculele second-hand importate este verificarea tehnică la Registrul Auto Român (RAR) unde se execută amănunțit următoarele operațiuni:

- Identificarea vehiculului prin verificarea seriei de șasiu (VIN), a numărului de motor și a corespondenței acestora cu documentele.
- Starea tehnică generală prin controlul sistemelor de frânare, direcția, suspensia, luminile, anvelopele.
- Măsurarea emisiilor poluante pentru a stabili norma de poluare (Euro 3, 4, 5, 6 etc.) și pentru a confirma că mașina respectă standardele europene.
- Se verifică dacă vehiculul respectă omologarea de tip europeană sau dacă are modificări care pot afecta siguranța.
- Se testează reglajele și intensitatea luminii, mai ales la

mașinile provenite din țări cu circulație pe stânga (ex. Marea Britanie).

După ce toate aceste teste sunt trecute, RAR eliberează Cartea de Identitate a Vehiculului (CIV) - document esențial pentru înmatriculare.

2. ITP și înmatriculare

ITP-ul sau Inspekția Tehnică Periodică este un control obligatoriu efectuat la toate vehiculele înmatriculate, care are scopul de a verifica dacă acestea sunt tehnic sigure pentru circulație și dacă respectă normele de poluare și siguranță rutieră în vigoare. Fără un ITP valabil, o mașină nu are dreptul legal de a circula pe drumurile publice din România. Prin lipsa acestuia, Poliția poate reține certificatul și plăcuțele de înmatriculare. Amenda este cuprinsă între 1822,5 și 4050 RON (9-20 puncte de amendă, unde un punct este 202,5 RON). Totodată dacă ITP-ul este expirat de mai mult de 6 luni, înmatricularea autoturismului este anulată, acesta radiindu-se din oficiu.

3. Analiza problemelor

În privința înmatriculării autovehiculelor, probleme sunt mai degrabă date de eficiența și operativitatea sistemului, cumulat cu costuri modeste, conducând la importuri masive de autovehicule la mâna a doua facil și puțin costisitor de înmatriculat și pus în circulație. Chiar dacă verificarea

stării autovehiculelor, atât la prima înmatriculare cât și periodic, este rezolvată prin mecanismul ITP-ului, costurile ecologice al rulării sistematice a unui autovehicul vechi și poluant, fie el în stare buna, nu se regăsesc în măsuri punitive fiscale.

4. Verificarea anuală

Distinct de ITP-ul obligatoriu anual pentru autovehicule mai vechi de 12 ani

nu există vreo verificare anuală obligatorie. Intervalele de revizie care implică o verificare conexă, însă, sunt recomandate de producător fie la un anumit rulaaj, fie anual. Revizia anuală, distinct de schimbul de lubrifianți, filtre și consumabile, implică și o verificare a stării generale a vehiculului și sistemelor componente - direcție, frâne, suspensii, lumini etc.

Partea a III-a - Emisiile reale ale autoturismelor

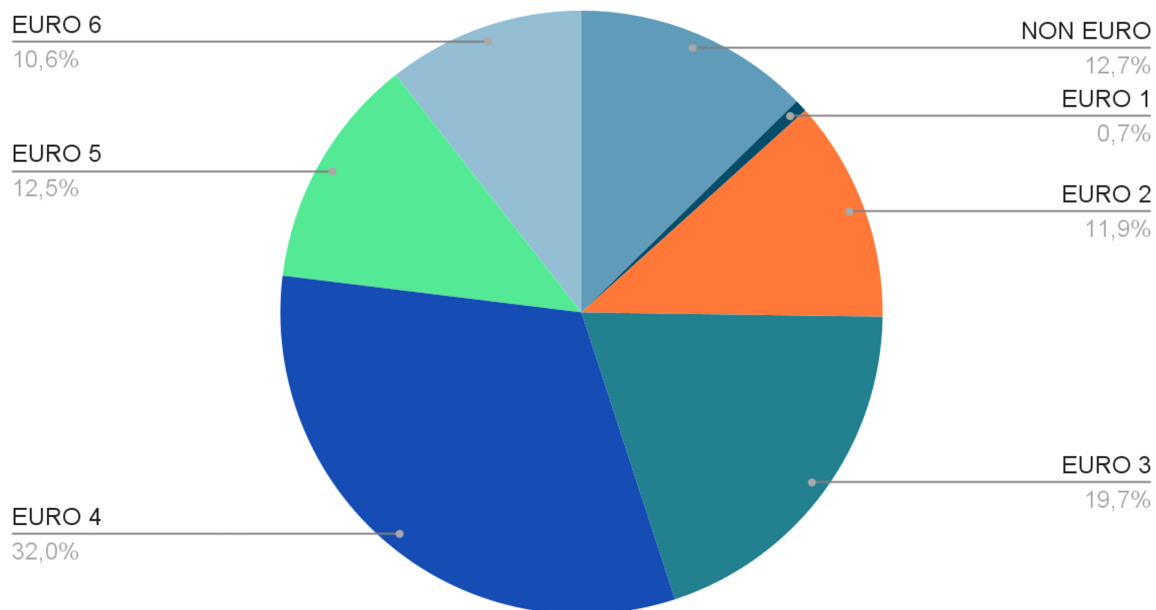
1. Evaluarea datelor privind parcul auto

În diagramele următoare putem observa evoluția numărului total de vehicule înmatriculate în circulație în România între anii 2020 și 2024, defalcate pe norme europene de poluare, conform Institutului Național de Statistică.

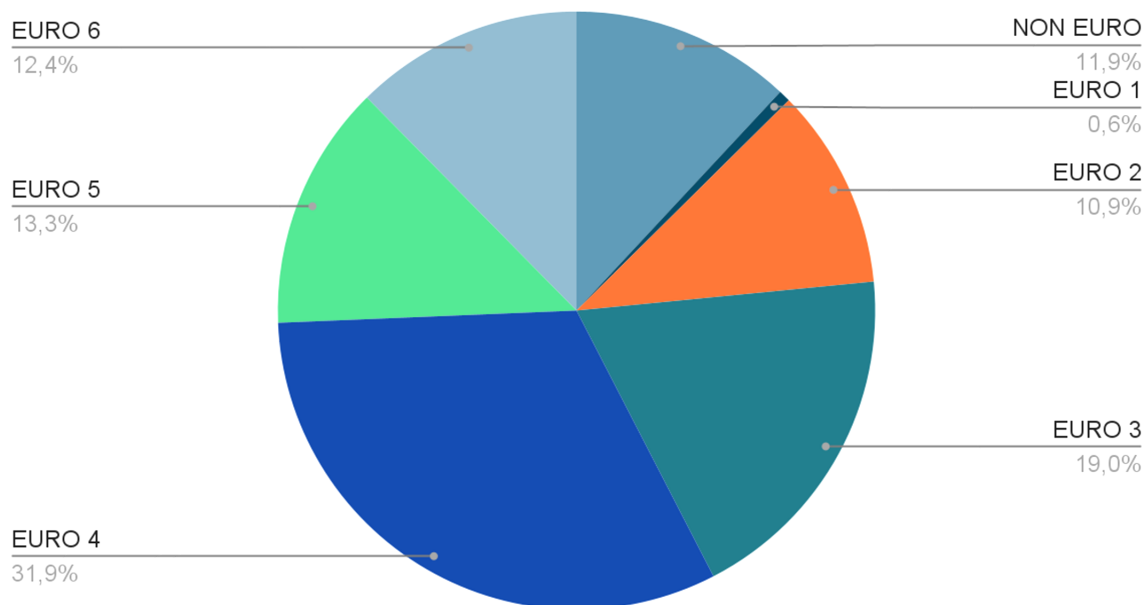
Vizualizând graficele de mai jos putem constata că vehiculele cu normă de poluare Euro 6 sunt segmentul cu cea mai rapidă și constantă creștere (+7,6 puncte

procentuale în 4 ani). Acest lucru arată clar orientarea pieței spre vehicule mai noi, mai eficiente și mai puțin poluante, atât prin achiziții noi, cât și prin importuri de second-hand recente. Segmentul Euro 5 crește lent, dar constant. Acesta poate fi un indicator că mulți români cumpără vehicule second-hand fabricate între 2012 și 2015, care sunt relativ moderne, dar mai accesibile. Vehiculele vechi încă domină, deși scăzând ca pondere, aproape jumătate din vehiculele înmatriculate în 2024 sunt mai vechi de Euro 4.

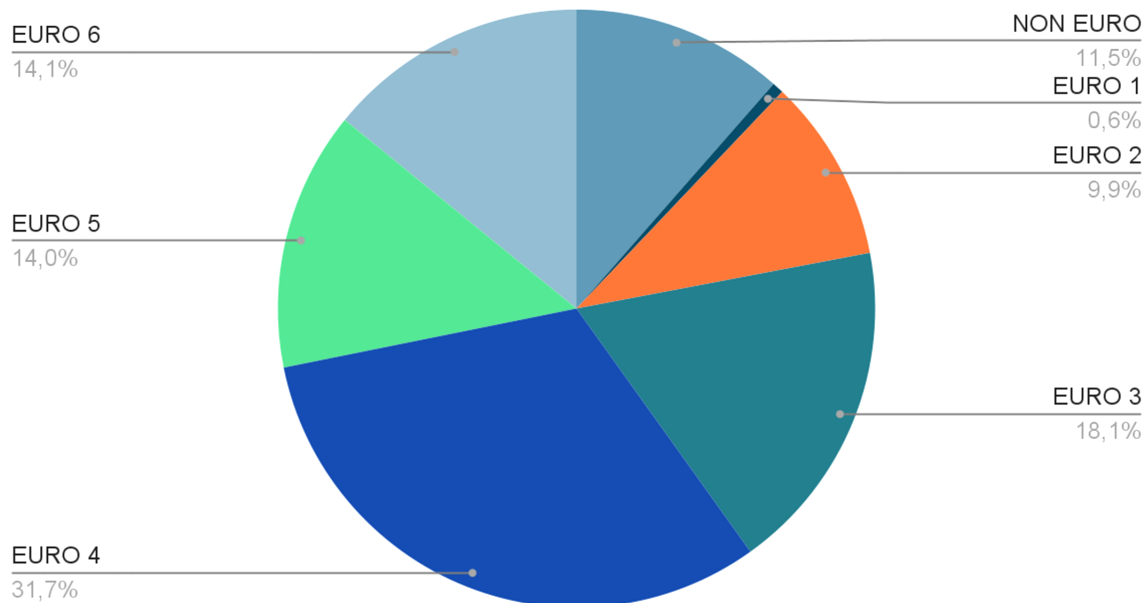
VEHICULE INMATRICULATE IN ANUL 2020



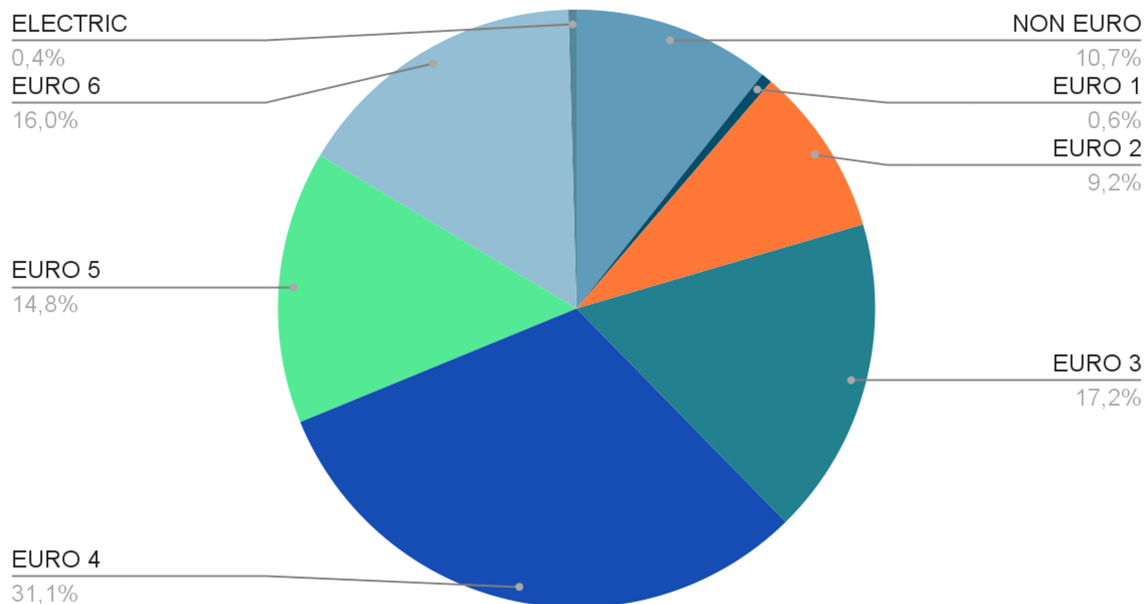
VEHICULE INMATRICULATE IN ANUL 2021



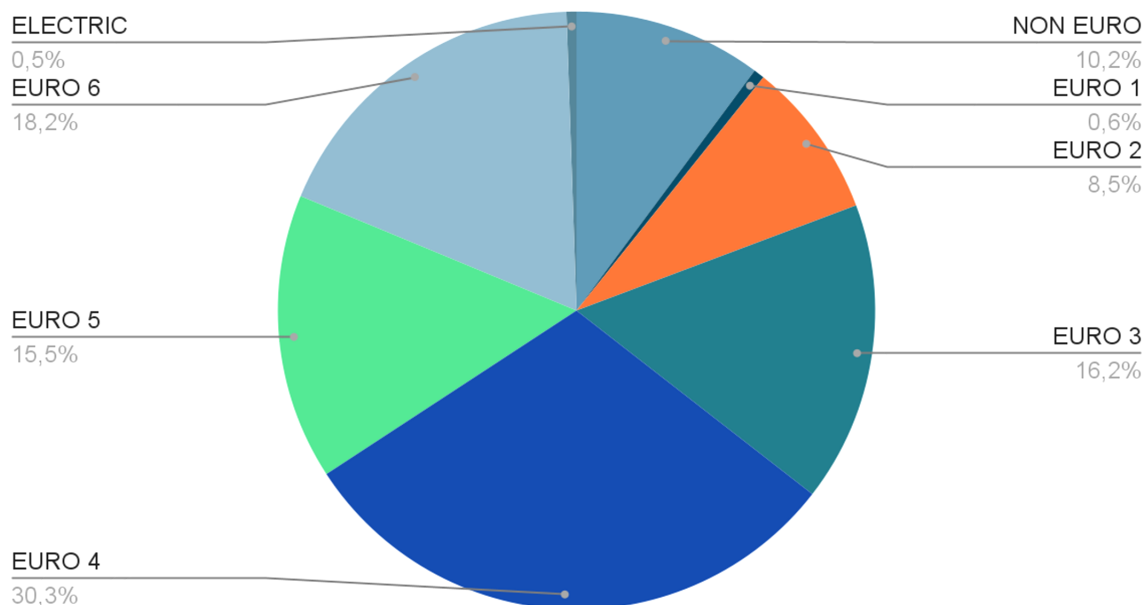
VEHICULE INMATRICULATE IN ANUL 2022



VEHICULE INMATRICULATE IN ANUL 2023



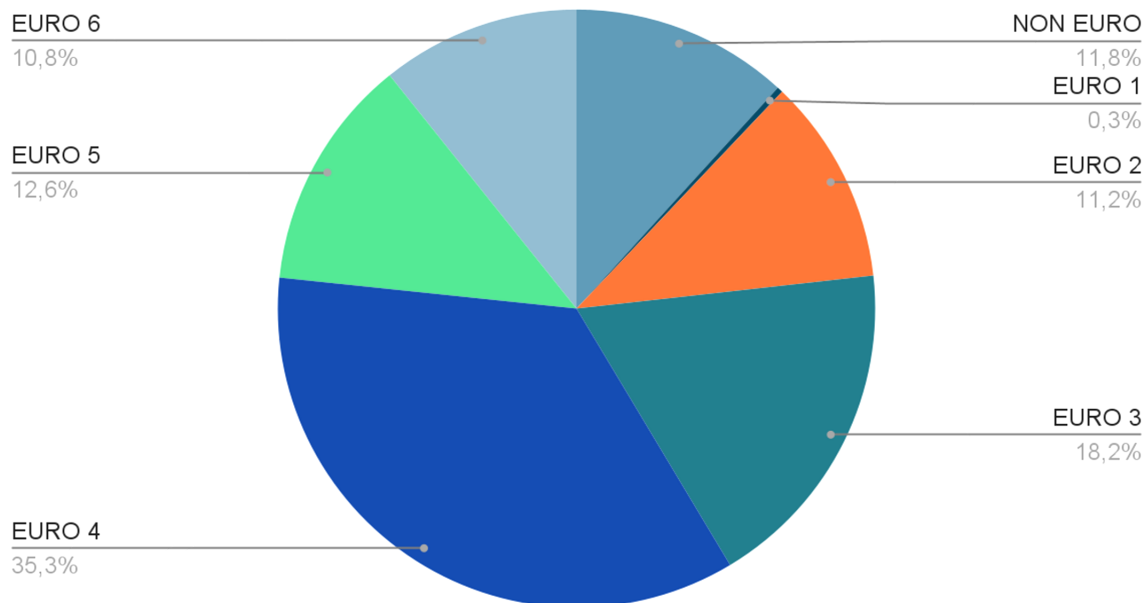
VEHICULE INMATRICULATE IN ANUL 2024



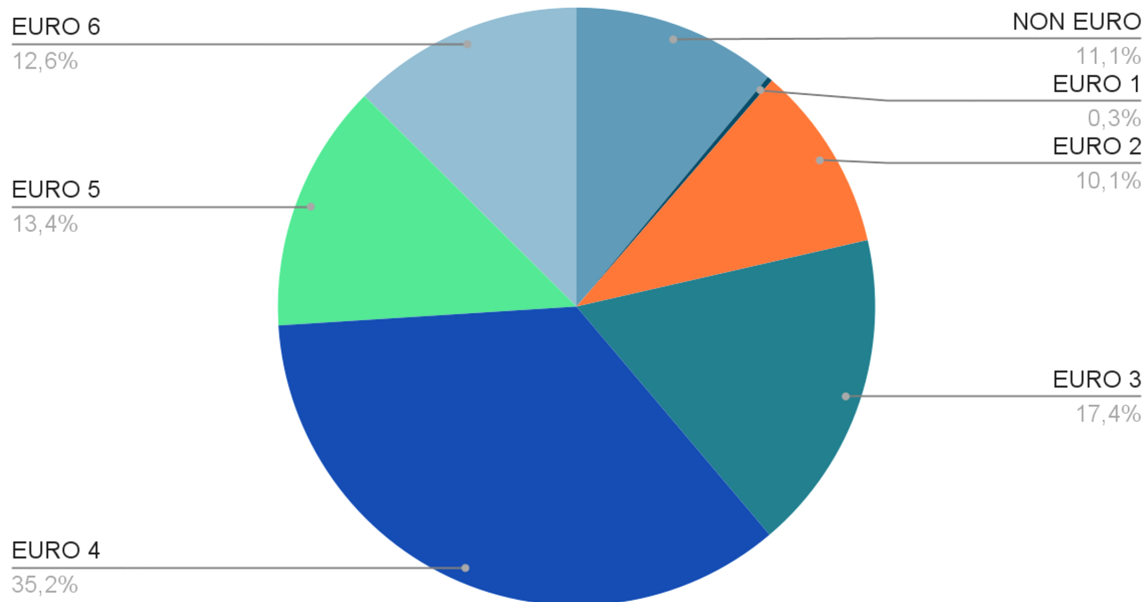
În diagramele următoare putem observa evoluția numărului de autoturisme înmatriculate în circulație în

România între anii 2020 și 2024, defalcate pe norme europene de poluare, conform Institutului Național de Statistică.

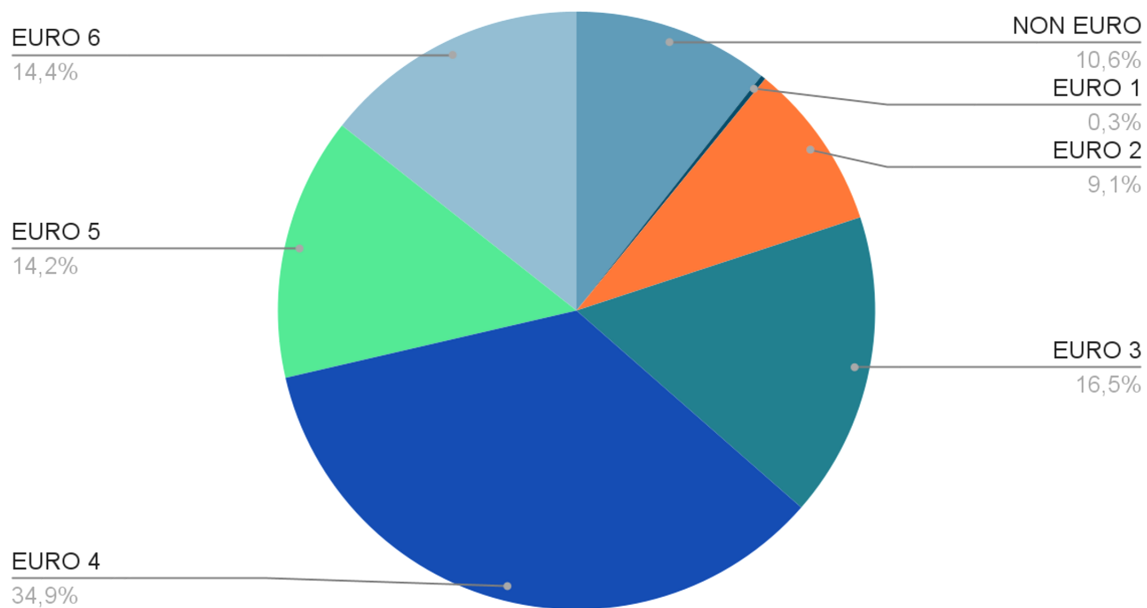
AUTOTURISME ÎNMATRICULATE ÎN ANUL 2020



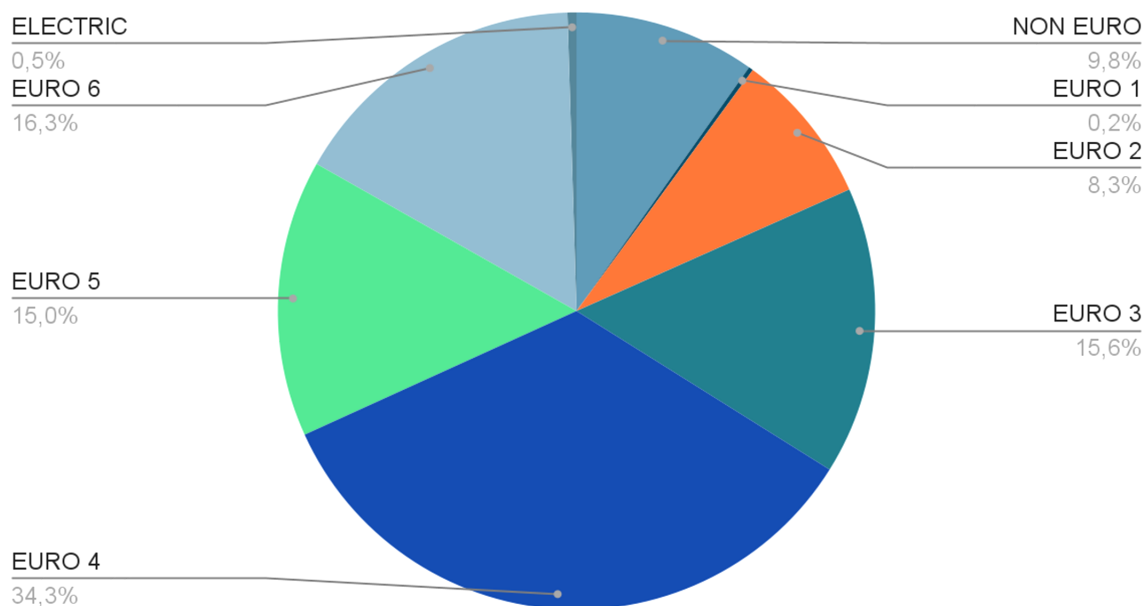
AUTOTURISME ÎNMATRICULATE ÎN ANUL 2021



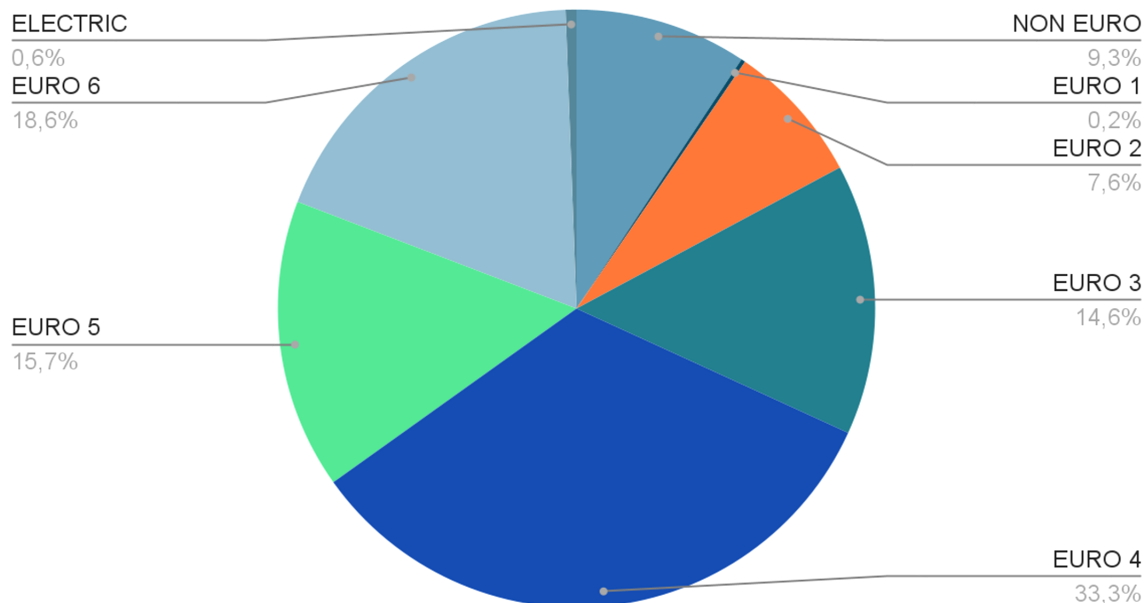
AUTOTURISME ÎNMATRICULATE ÎN ANUL 2022



AUTOTURISME ÎNMATRICULATE ÎN ANUL 2023



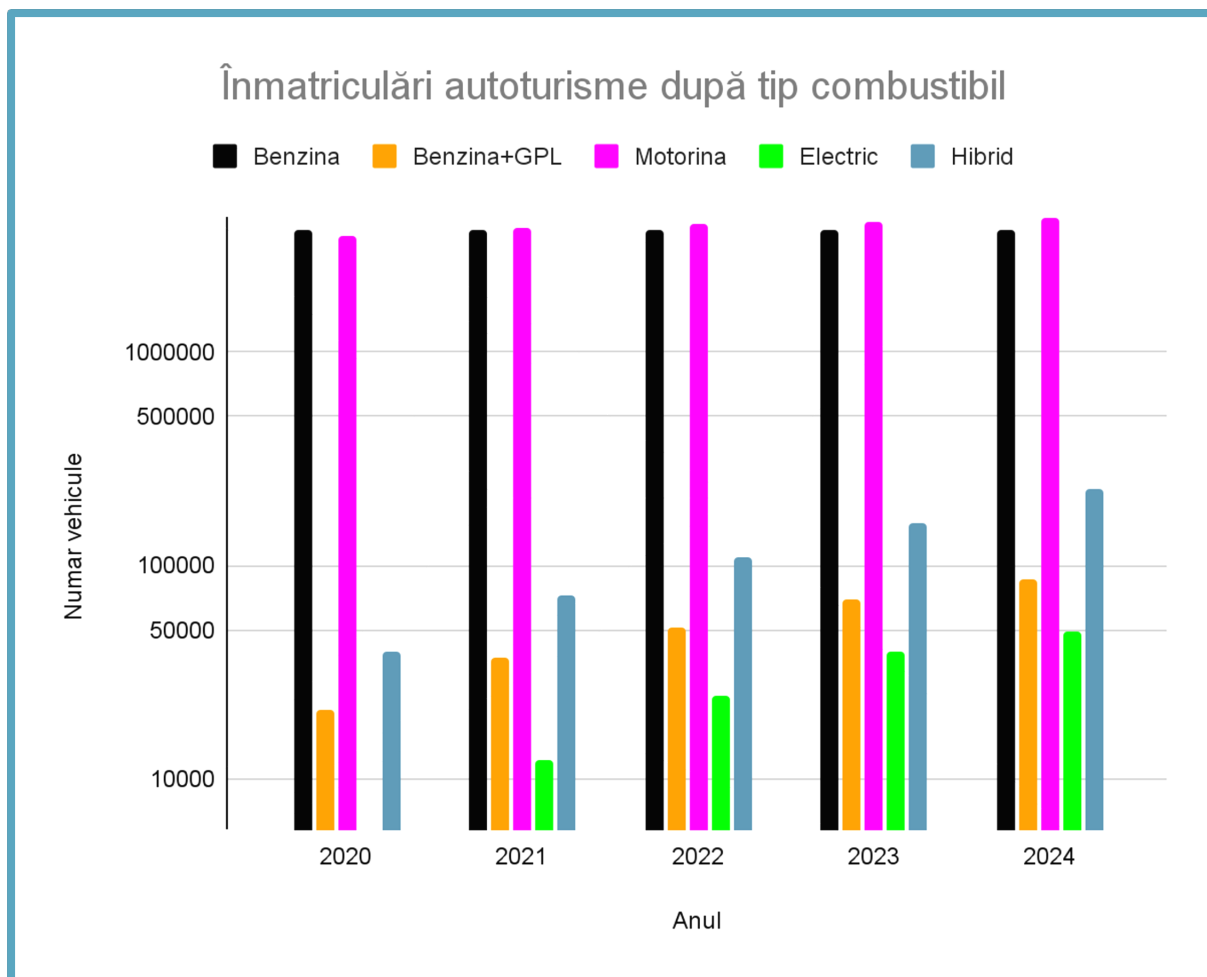
AUTOTURISME ÎNMATRICULATE ÎN ANUL 2024



Parcul total de autoturisme a crescut constant, de la 7,27 milioane în 2020 la 8,44 milioane în 2024, asta însemnând o creștere de aproximativ +16% în doar 4 ani.

Vehiculele vechi și poluante (Non-Euro, Euro 1, Euro 2) sunt în scădere treptată, înmatricularea autoturismelor Non Euro scăzând de la 856.451 în 2020 la 787.194 în 2024. Cele cu normă de poluare Euro 1 și Euro 2 au scăderi similare, semn

că și aceste mașini dispar treptat din trafic. Autoturismele cu normă de poluare Euro 3 sunt într-o ușoară scădere de la 1,32 milioane la 1,23 milioane, în timp ce mașinile Euro 4 sunt într-o ușoară creștere de la 2,56 milioane la 2,81 milioane. Autoturismele cu norme de poluare Euro 5 și 6 se înmatriculează în ritm accelerat, de la 915 mii la 1,32 milioane, respectiv de la 782 mii la 1,57 milioane. Autoturisme electrice sunt încă foarte puține, dar în creștere, ajungând până la 49.594 în 2024.

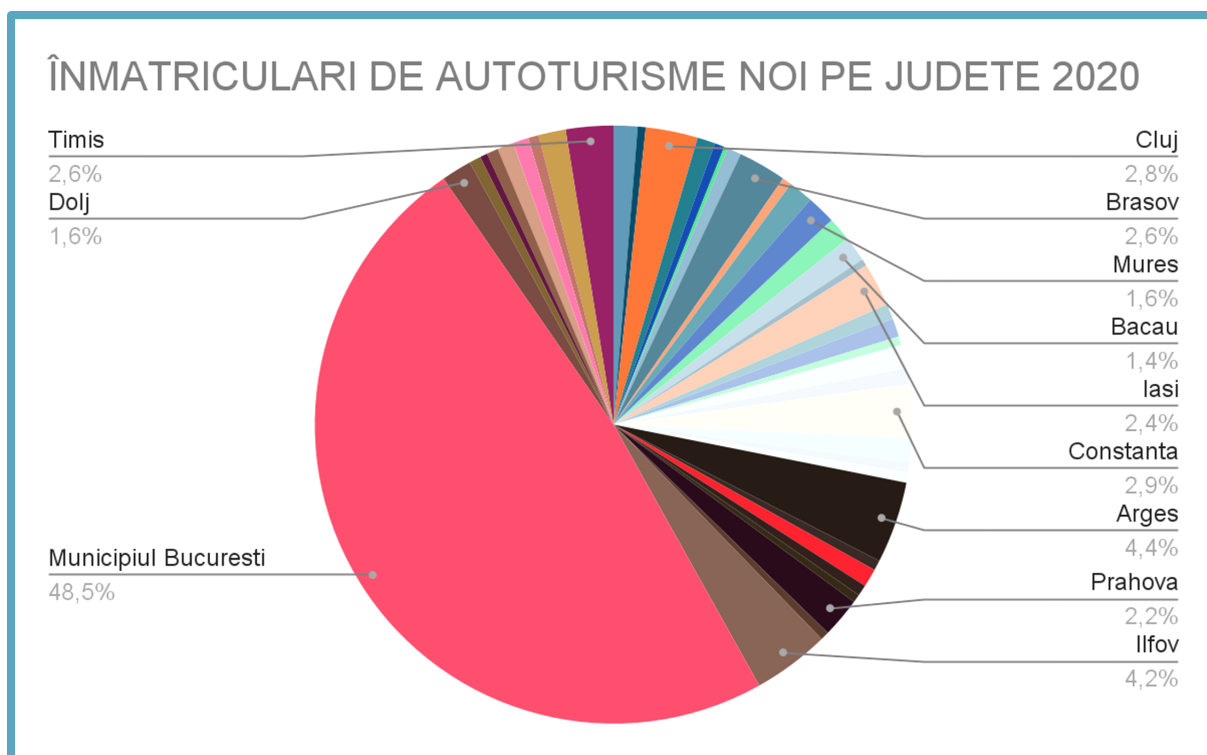


Acest grafic arată evoluția înmatriculărilor de autoturisme în România între 2020 și 2024, în funcție de tipul de combustibil, și scoate în evidență câteva tendințe importante din piața auto. Segmentul electric a avut cea mai mare rată de creștere procentuală din piață (754%), însă reprezintă încă sub 1% din totalul parcului. Creșterea este influențată de programe guvernamentale (Rabla Plus) și extinderea infrastructurii de încărcare.

Combustibil	Evoluție 2020 - 2024
Benzina	creștere 1,95%
Motorină	creștere 22%
Benzina + GPL	creștere 309%
Electric	creștere 754%
Hibrid	creștere 478 %

Astfel, combustibilii clasici (benzină și motorină) rămân dominanți și reprezintă peste 85% din total. Piața autoturismelor cu GPL revine puternic datorită avantajului de cost. Hibridele și electricele au creșteri accelerate, ceea ce

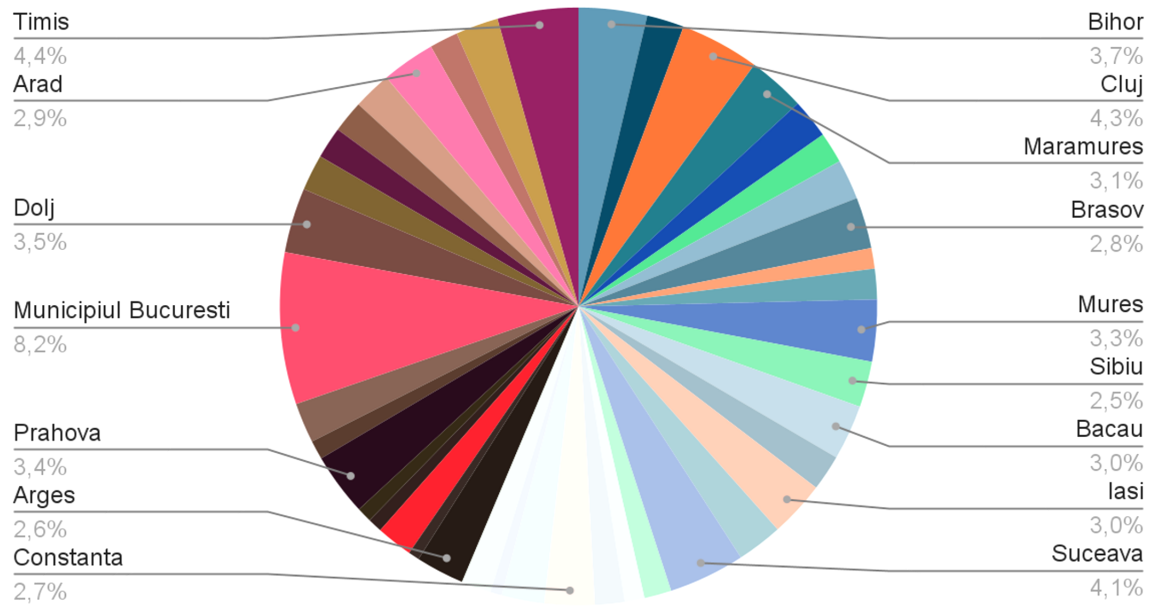
indică începutul unei tranziții reale către mobilitate curată. Dacă ritmul actual se menține, până în 2030 autoturismele hibride ar putea depăși 500.000 unități, iar cele electrice ar depăși 200.000, ajungând la 5-7% din totalul parcului auto.



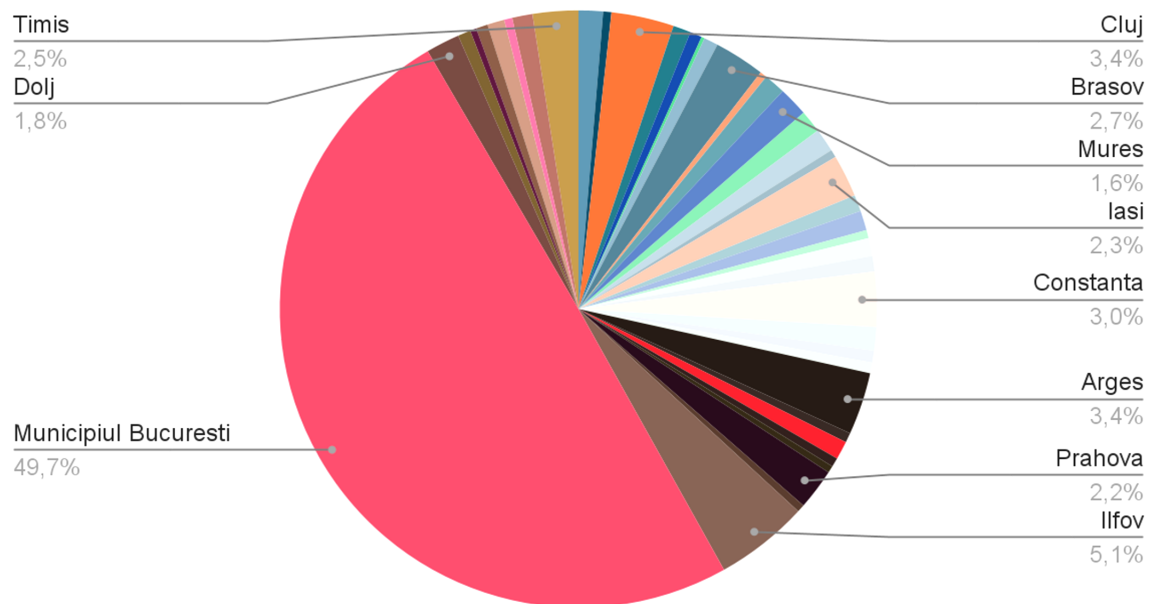
Discrepanța dintre înmatriculările de mașini noi în capitala versus celelalte județe este dată de existența firmelor de leasing în București, firme care

înmatriculează în capitala autoturisme pentru clienți din toate județele țării pe durata contractului operațional.

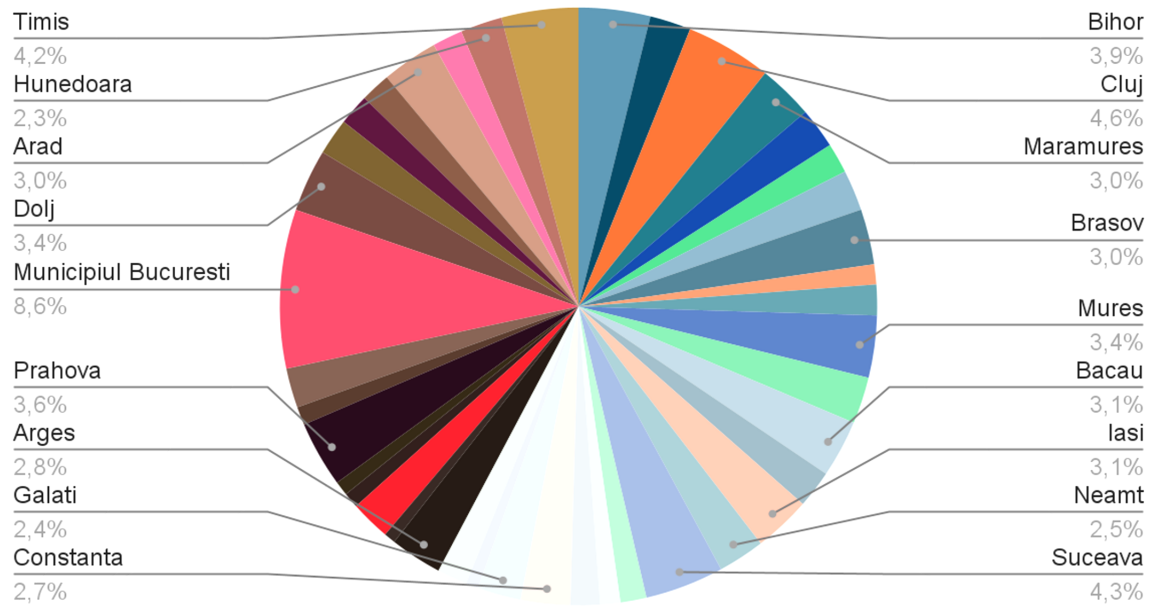
ÎNMATRICULĂRI AUTOTURISME SH PE JUDETE 2020



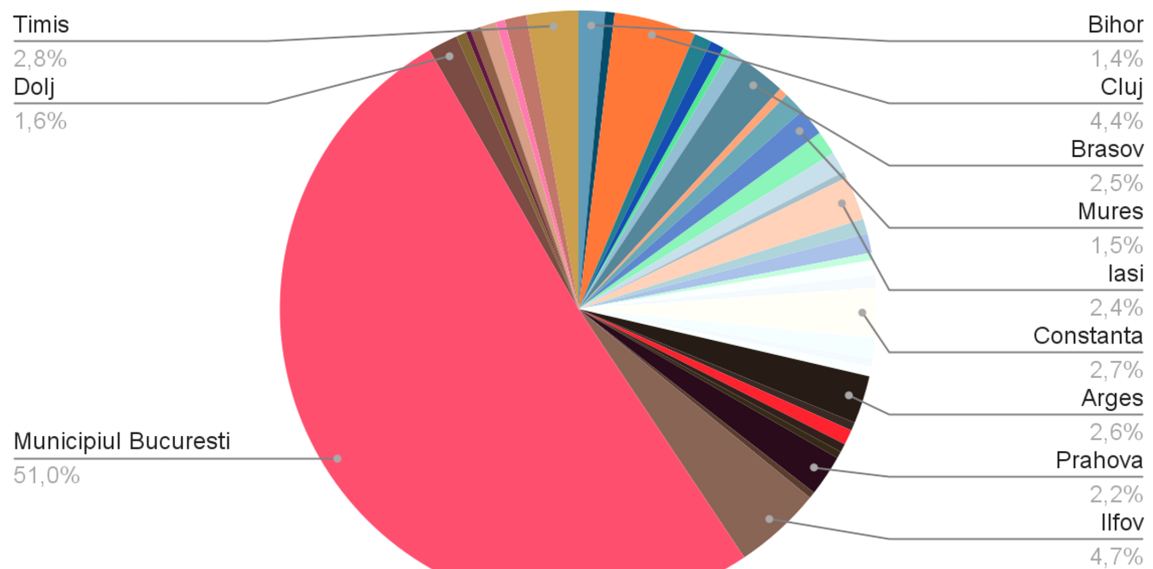
ÎNMATRICULĂRI AUTOTURISME NOI PE JUDETE IN 2021



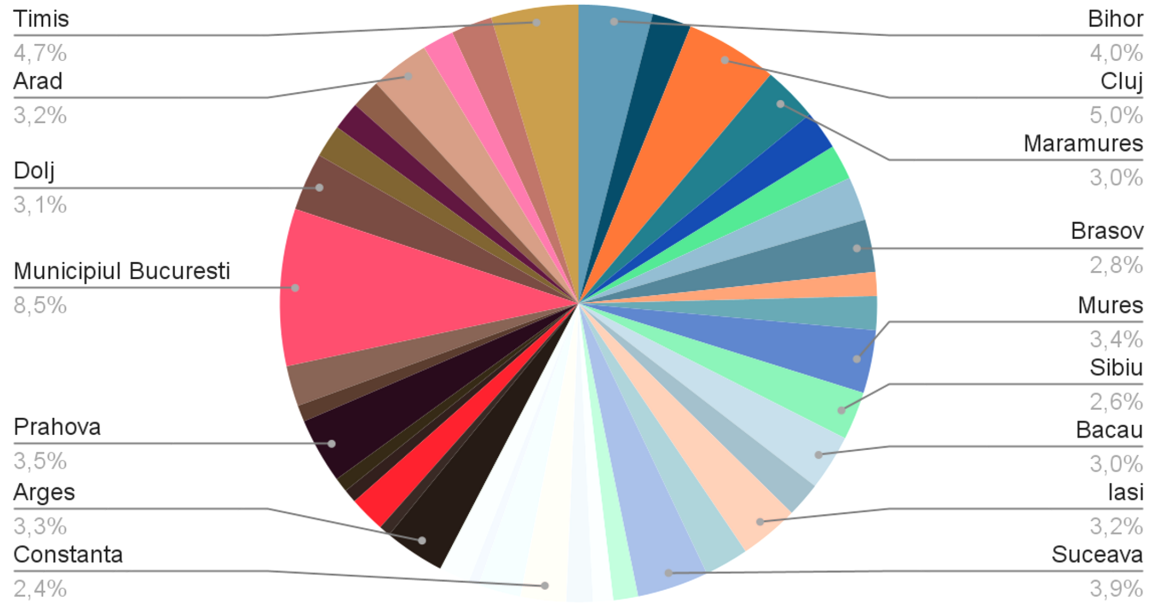
ÎNMATRICULARI AUTOTURISME SH PE JUDETE IN 2021



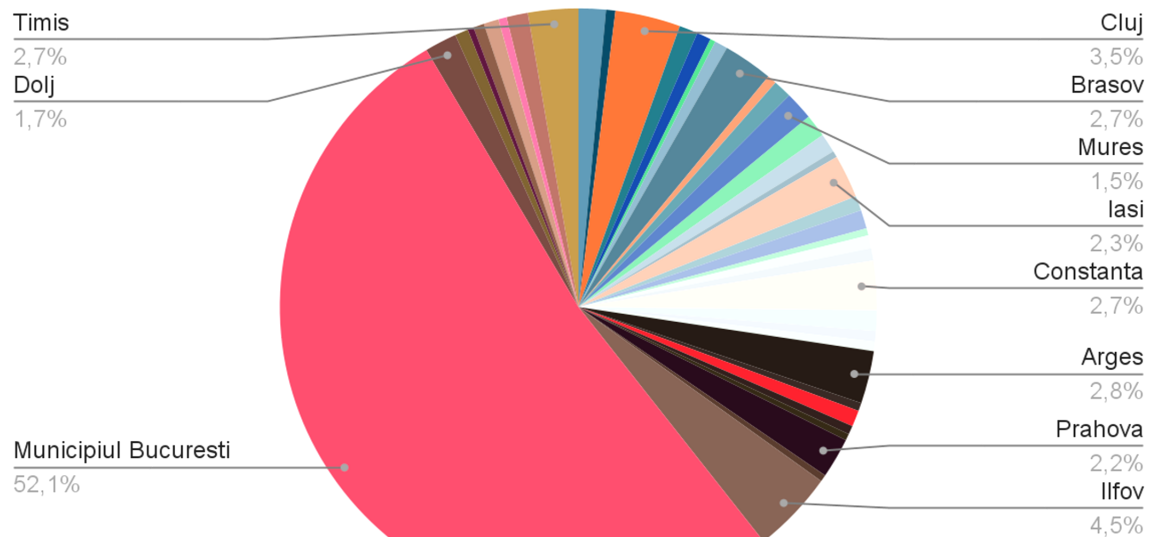
ÎNMATRICULARI AUTOTURISME NOI PE JUDETE ÎN 2022



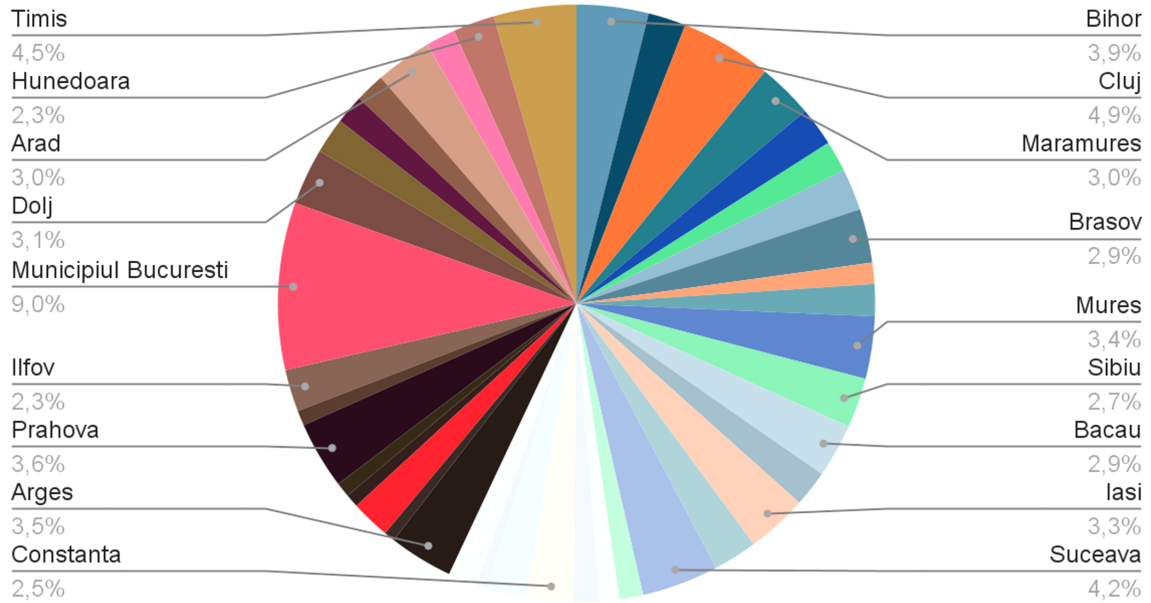
ÎNMATRICULARI AUTOTURISME SH PE JUDETE ÎN 2022



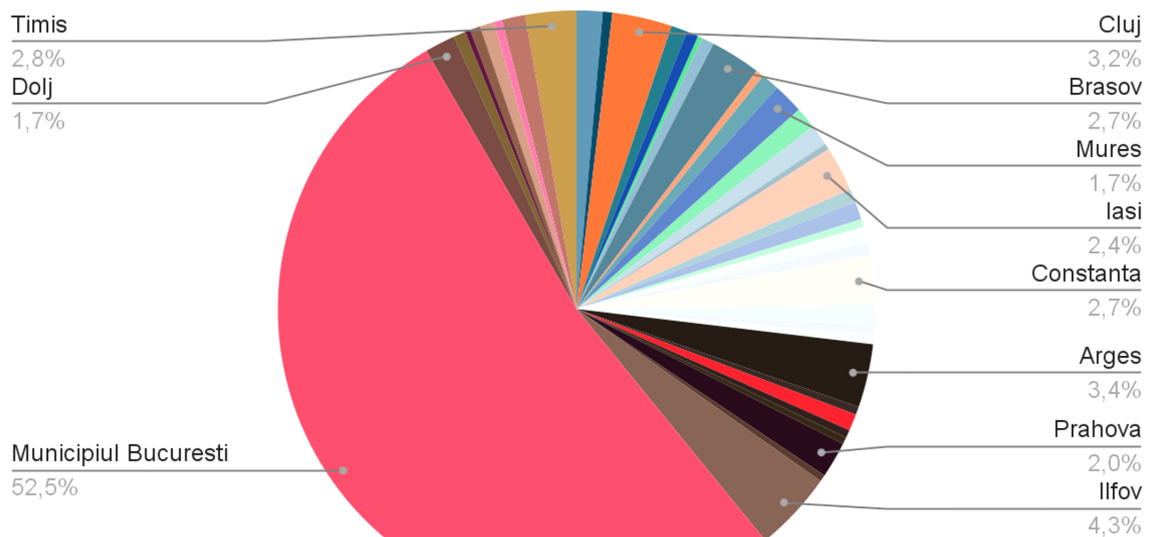
ÎNMATRICULARI AUTOTURISME NOI PE JUDETE IN 2023



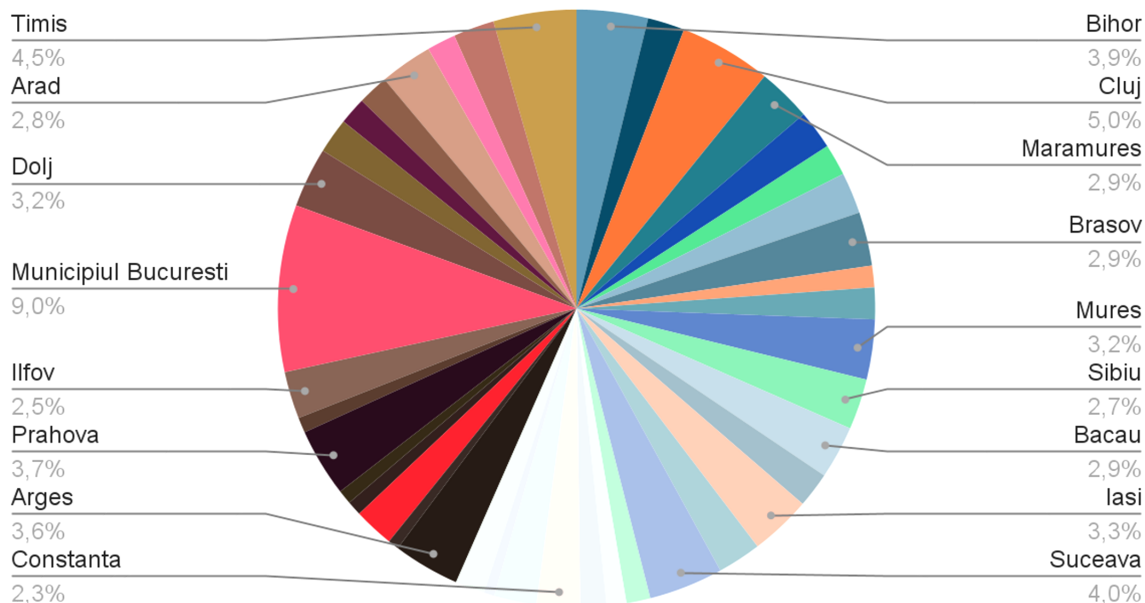
ÎNMATRICULARI AUTOTURISME SH PE JUDETE IN 2023



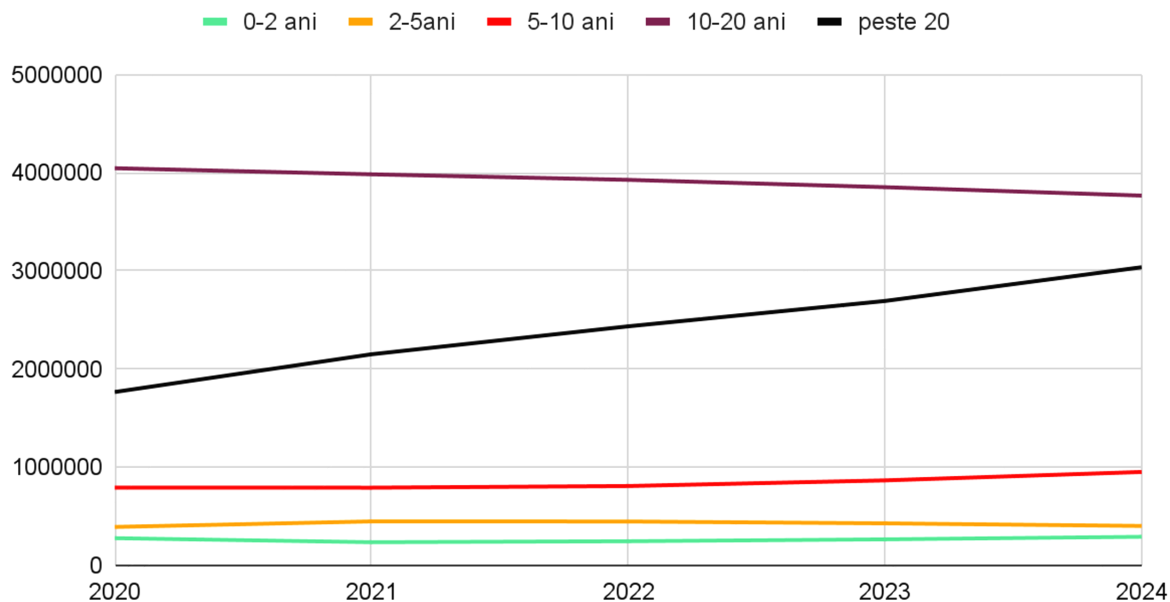
ÎNMATRICULĂRI AUTOTURISME PE JUDEȚE ÎN 2024



ÎNMATRICULĂRI AUTOTURISME SH PE JUDEȚE ÎN 2024



Înmatriculări autoturisme dupa vechime



După o scădere semnificativă în 2021 (pandemie și criză economică), segmentul mașinilor noi revine pe creștere în 2023-2024. Totuși, ponderea rămâne scăzută comparativ cu cele mai vechi

categorii, rezultând că românii cumpără puține autoturisme noi raportat la totalul vehiculelor înmatriculate.

Segmentul autoturismelor de 2-5 ani vechime rămâne aproape constant, cu mici variații. Este un indicator că importurile de mașini second-hand relativ noi sunt stabile, dar nu în creștere.

Cel mai dinamic segment de pe piața second-hand este cel al autoturismelor cu vechime de 5-10 ani, arătând clar preferința românilor pentru vehicule second-hand cu vechime medie. Acest segment va deveni în curând cel mai numeros dacă tendința continuă.

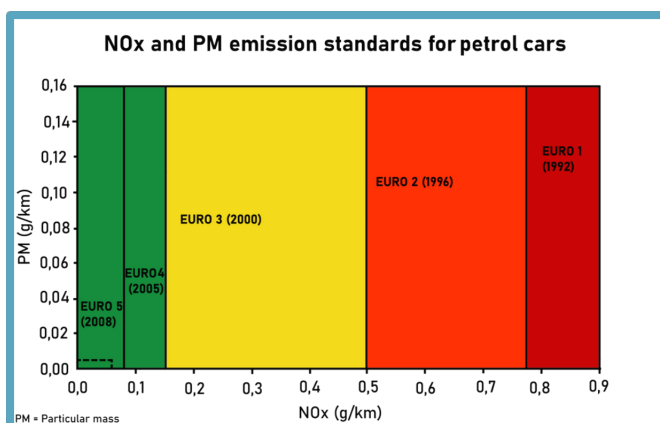
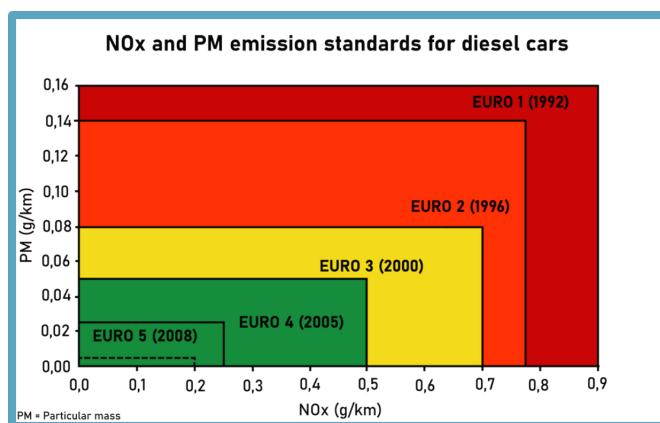
Chiar dacă scad numeric, cele cu vechime de 10-20 de ani rămân coloana vertebrală a parcului auto românesc (aproape jumătate din total) ce indică un parc auto îmbătrânit, dominat de mașini fabricate între 2004 și 2014.

Numărul mașinilor foarte vechi cu o vechime mai mare de 20 de ani aproape

s-a dublat în 4 ani. Acest lucru indică fie un număr mare de vehicule vechi menținute în circulație, fie un import masiv de mașini ieftine și foarte vechi.

2. Evaluarea emisiilor reale

Emisiile produse de autovehiculele cu motoare cu ardere internă sunt compuse din gaze cu efect de seră (GES) și respectiv emisii direct poluante (NoX, hidrocarburi, particule). Distinct de emisiile produse de motoare termice, alte surse de poluare atmosferică sunt particulele de la frâne și respectiv anvelope, fiind prezente și la autovehiculele cu sisteme de propulsie ecologice. Alături de poluarea atmosferică, ar trebui considerată și poluarea fonică conexă, deseori considerabilă în aglomerații urbane.



În timp ce emisiile permise au ajuns strict reglementate, metodologia de măsurare a emisiilor a lăsat loc pentru unul dintre cele mai mari scandaluri din industria auto mondială, izbucnit în anul 2015 și având consecințe majore asupra producătorilor, clienților și politicilor de mediu. Totul a început când Agenția pentru Protecția Mediului din SUA (EPA) a descoperit că grupul Volkswagen instalase un „dispozitiv de manipulare” în software-ul mașinilor sale diesel pentru a trișa testele oficiale de emisii. Mai exact, softul detecta automat când vehiculul era supus unui test de laborator și reducea temporar emisiile de oxizi de azot (NOx) la un nivel care respecta normele legale. În condiții reale de conducere, însă, aceleași vehicule emiteau de 10 până la 40 de ori mai multe substanțe poluante decât limita admisă. Această practică a afectat peste 11 milioane de automobile la nivel mondial, majoritatea sub mărcile Volkswagen, Audi, Škoda și respectiv SEAT.

Scandalul a avut consecințe devastatoare. În plan juridic, Volkswagen a fost obligată să plătească miliarde de dolari în amenzi și despăgubiri, iar mai mulți directori au fost acuzați penal. În plan economic, reputația companiei a suferit enorm, iar piața globală a vehiculelor diesel a fost zdruncinată. Consumatorii și-au pierdut încrederea în tehnologia diesel, iar vânzările acestor motoare au început să scadă semnificativ în Europa și SUA.

Combustibilul suplimentar ars din cauza manipulării pe scară largă a testelor de eficiență i-a costat pe posesorii de automobile din România în jur de 1,4 miliarde de euro din anul 2000 până perioada post-Dieselgate. La nivelul întregii Uniuni Europene acest cost s-a ridicat la 149,6 miliarde de euro până în 2017, arată o serie de cercetări² ale rețelei Transport și Mediu (T&E). Această risipă inutilă a banilor europenilor a fost de aproximativ 23,4 miliarde de euro pe an.

Impactul Dieselgate a depășit însă industria auto. A devenit un simbol al modului în care companiile pot manipula reglementările de mediu pentru profit, dar și un catalizator al schimbării - autoritățile din întreaga lume au înăspriț testele de emisii și controalele asupra producătorilor. În același timp, scandalul a accelerat tranziția către vehicule electrice și hibride, în contextul în care guvernele și opinia publică au cerut soluții reale pentru reducerea poluării.

Scandalul Dieselgate nu este doar o poveste despre înșelarea consumatorilor, ci și un moment definitoriu pentru industria auto globală. A arătat limitele tehnologiei diesel, a evidențiat importanța transparenței și a reglementărilor stricte și a pus bazele unei noi ere, în care mobilitatea sustenabilă și respectul față de mediu devin piloni centrali. Scandalul rămâne un exemplu clasic despre cum o criză majoră poate schimba radical direcția unei industrii.

2

<https://www.transportenvironment.org/artic>

Partea a IV-a

Concluzii și recomandări. Propuneri de politici și acțiuni publice

România este o țară de destinație a mașinilor uzate: țara noastră se află la capătul primitor al acestui flux, ceea ce îi conferă o putere de reglementare specifică ca stat membru UE.

Fluxul „vest-est” este strict în interiorul UE. Nu este vorba doar de un flux către țări non-UE, ci de o dinamică puternică dinspre statele vestice către Europa Centrală și de Est. Emisiile nu sunt „externalizate” la nivel global, ci „relocalizate” în interiorul pieței unice.

Lipsa datelor complexe legate de automobilele importate este problema principală. România trebuie să își îmbunătățească urgent colectarea de date privind mărcile, modelele, vechimea și emisiile testate ale fiecărui vehicul second-hand importat. Termenul “importat” este esențial din cauza faptului că un număr semnificativ de automobile nici nu sunt înmatriculate.

Recomandări de politici pentru reducerea importurilor de vehicule cu emisii ridicate

1. Implementarea unei taxe de mediu dinamice, bazate pe emisiile reale, nu doar pe vechime

Un [studiu](#) dovedește³ că vechimea e un indicator imperfect al poluării; capacitatea motorului și tipul de combustibil sunt esențiale.

³ Newman, S.J., Schulte, K., Morellini, M.M. *et al.* Offshoring emissions through used vehicle exports. *Nat. Clim. Chang.* 14, 238-

Recomandare

Se impune crearea unei taxe de înmatriculare la import, puternic ponderată de nivelul de emisii NOx și CO₂ (în g/km) omologate de tip, cu o penalizare (malus) semnificativă pentru vehiculele diesel sub standardul Euro 6. Studiul a arătat că 83% dintre dieselurile exportate ar pica standardele Euro 6 de CO₂. Această taxă trebuie să fie suficient de mare pentru a anula avantajul prețului mic de achiziție al unei mașini vechi și poluante.

Baza științifică

S-a constatat că mașinile exportate au o eficiență a combustibilului „cu cel puțin 9% mai slabă” și emit „cu 48 mg/km mai mult NOx (cu 53% mai mult) decât mașinile casate”. O taxă dinamică penalizează direct acest lucru.

2. Impunerea unei inspecții fizice riguroase la punctul de intrare (de tip RAR, dar îmbunătățită)

Sugerăm o intervenție cu cost redus: „desemnarea de mecanici pentru a verifica aleatoriu vehiculele la intrare și a aplica penalități”.

Recomandare

Efectuarea cu succes a unui test real de emisii și a unei verificări a integrității componentelor ca o condiție

prealabilă pentru înmatricularea permanentă, realizată de Registrul Auto Român (RAR). Această inspecție trebuie să includă:

- a. Un test de emisii direct la țeava de eșapament pentru NOx și particule, nu doar o scanare OBD.
- b. O verificare fizică a prezenței și integrității dispozitivelor de reducere a emisiilor, cum ar fi catalizatorul și filtrul de particule (DPF).

Penalizare

Vehiculele care nu trec acest test trebuie să remonteze dispozitivul lipsă și să treacă o re-testare. Manipularea ar trebui să ducă la interzicerea înmatriculării aceluși vehicul.

3. Legiferarea unui „standard minim intern” pentru vehiculele second-hand importate

Argumentul etic central este că țările exportatoare ar trebui să aplice propriile standarde și pentru exporturi. România are posibilitatea de a acționa unilateral.

Recomandare

Până la o anumită dată (în 2027), impunerea obligativității ca toate vehiculele second-hand importate să îndeplinească standardele de emisii Euro 6 pentru diesel și cel puțin Euro 4 pentru benzină, cu un calendar clar pentru trecerea la Euro 6 pentru toate tipurile de combustibil. Aceasta blochează direct importul vehiculelor care ar putea să nu treacă standardele.

Sinergia politicilor

Combinarea acestei măsuri cu ideea de „la casare pentru export”. Fondurile din taxa de mediu ar putea fi

folosite pentru o schemă națională de casare (precum „Rabla”) care să țintească prioritar cele mai vechi și poluante vehicule din parcul auto național, scoțându-le definitiv din uz.

Când vorbim despre fezabilitatea legislativă a acestor recomandări, trebuie să înțelegem mai întâi fantoma care bântuie orice încercare a României de a reglementa piața auto second-hand. Timp de peste un deceniu, de la aderarea la Uniunea Europeană, fiecare taxă auto concepută de statul român a fost doborâtă de Curtea de Justiție a Uniunii Europene. De la controversata taxă de primă înmatriculare din 2008, până la timbrul de mediu, toate au căzut sub aceeași acuză: discriminarea mașinilor aduse din alte state membre. Motivul a fost constant și simplu: taxele erau concepute să lovească în produsul străin, fără să aplice aceeași povară și mașinii deja înmatriculate pe piața internă. Cu această lecție dureroasă în minte, orice politică nouă trebuie să treacă testul fundamental al nediscriminării, iar vestea bună este că acest lucru este pe deplin posibil.

În concluzie, trecerea de la o politică fiscală brută la un **cadru de reglementare bazat pe știință**, care cere o performanță verificabilă de emisii scăzute, permite României să își protejeze calitatea aerului și clima, exercitând în același timp un puternic efect de atracție asupra pieței vest-europene de mașini second-hand, forțând-o să își „curețe” vehiculele destinate exportului.
