

Importatorii si producatorii de automobile din România avertizeaza asupra “haosului decizional” al autoritatilor, în privinta programului “Rabla”

Haosul decizional al autoritatilor, în privinta gestionarii programului "Rabla", afecteaza nu doar companiile din sectorul auto si consumatorii, ci si statul român, care risca pierderi economice însemnate si ratarea obiectivelor de sustenabilitate, avertizeaza Asociatia Producatorilor si Importatorilor de Automobile (APIA), într-un comunicat de presa transmis, luni, AGERPRES.

"Dupa suspendarea initiala a programului, au urmat luni de ezitari, declaratii publice contradictorii si anunturi neoficiale, fara decizii implementate si fara consultarea reala a expertilor din industrie. Acest haos decizional afecteaza nu doar companiile din sectorul auto si consumatorii, ci si statul român, care risca sa devina principalul pierzator prin pierderi economice si ratarea obiectivelor de sustenabilitate. Este esential sa subliniem faptul ca, în aceasta perioada de la instalarea noului Executiv, autoritatile nu au manifestat o reala dorinta de consultare a specialistilor din industria auto si a asociatiilor de profil, precum APIA pentru identificarea unor solutii practice, eficiente. Desi am demonstrat, în mod constant, de-a lungul anilor, ca suntem un partener tehnic si obiectiv al institutiilor statului, APIA nu a fost, în mod real, implicata în luarea deciziilor recente privind suspendarea programului Rabla Auto 2025 sau reluarea acestuia într-o alta formula. Lipsa unui dialog autentic între Guvern si mediul de specialitate din România, în ciuda câtorva asa zise "întâlniri de lucru" bifate, risca sa amplifice efectele negative asupra industriei si consumatorilor si chiar a bugetului de stat pe care încercam "sa îl salvam", subliniaza reprezentantii asociatiei de profil.

Potrivit sursei citate, fara Programul "Rabla", statul își saboteaza propria economie si creeaza confuzie si frustrare în rândul beneficiarilor.

"Suspendarea Rabla Auto 2025 vine dupa o întârziere record în lansarea programului - de peste 5 luni - si o etapizare haotica a sesiunilor, care a creat confuzie, frustrare si incertitudine în rândul beneficiarilor. Anuntul suspendarii, facut cu mai putin de 24 de ore înainte de demararea etapei destinate persoanelor fizice, compromite încrederea în continuitatea si predictibilitatea politicilor publice din România. Analiza APIA asupra impactului unei posibile anulari a programului, bazata pe datele de piata, pe evolutia Rabla din ultimii ani si pe cresterea valorii ecotichetelor anuntate pentru 2025, arata ca programul Rabla Auto reprezinta atât un instrument crucial în procesul de reducere a poluarii si de crestere a sigurantei în trafic, prin casarea a peste 1.010.000 de vehicule vechi în cei 20 de ani de functionare, cât si un vector de dezvoltare economica", se mentioneaza în comunicat.

Calculule APIA releva faptul ca, în 2024, statul român a investit 288 de milioane de lei în "Rabla Plus", dintr-un buget total de un miliard de lei, care nu a fost epuizat, dar a încasat peste 664 de milioane de lei doar din TVA aferent celor 10.707 de autoturisme electrice finantate, respectiv 1.493 de autoturisme plug-in hibrid. Astfel, a rezultat un câstig net de 375 de milioane de lei, fara includerea altor venituri din taxe, asigurari, înmatriculari sau locuri de munca.

În paralel, prin "Rabla Clasic", statul a oferit 300 de milioane de lei sub forma de subventii pentru 17.534 de autoturisme si a încasat, în schimb, aproximativ 355 de milioane de lei din TVA, cu un câstig net de peste 55 de milioane de lei.

Pe ansamblu, doar din TVA generata de cele doua programe, fara a include alte venituri din taxe, asigurari, înmatriculari sau locuri de munca, statul a încasat peste un miliard de lei.

"În 2025, aceasta sursa de venit este serios pusa în pericol, în contextul în care Programul Rabla Auto se afla

într-un blocaj prelungit: exista doar declaratii televizate ale Ministrului Mediului, Apelor si Padurilor, fara nicio actiune legislativa concreta si fara un calendar oficial de relansare. Lipsa de claritate si predictibilitate risca sa anuleze complet beneficiile financiare si de mediu ale programului", atentioneaza APIA.

În acelasi context, datele oficiale evidentiaza faptul ca, în primele sase luni ale anului în curs, înmatricularile de autoturisme noi au scazut cu 21,8% fata de perioada similara a anului trecut. Segmentul masinilor electrice 100% a raportat un recul de 44,3% si plaseaza România pe penultimul loc la capitolul electromobilitate, conform raportului realizat de ACEA - Asociatia Constructorilor Europeni de Automobile.

"În paralel cu scaderile dramatice în vânzarea masinilor noi, piata second-hand înfloreste: cu un salt de +19,5% în primele sase luni ale anului fata de 2024, înmatricularile de vehicule rulate ajung la 193.549 de unitati, fata de 161.955 în aceeași perioada din 2024. Dintre acestea, un procent semnificativ, de peste 65% reprezinta masini mai vechi de 10 ani - vehicule complet depasite tehnologic, care nu respecta nici macar standardele minime ADAS, acum obligatorii la nivel european si care pun în pericol atât viata pasagerilor, cât si a celorlalti participanti la trafic", sustin reprezentantii producatorilor si importatorilor de automobile.

Pe fondul acestor dezechilibre, APIA avertizeaza ca România se îndeparteaza periculos de obiectivele asumate prin PNRR, Green Deal, pachetul "Fit for 55" si de strategia UE pentru "Vision Zero" (obiectivul de zero decese si rani grave pe drumurile europene pâna în 2050).

"De asemenea, conform Planului National de Redresare si Rezilienta (PNRR), România s-a angajat sa implementeze, începând cu 1 ianuarie 2026, un nou sistem de impozitare a autovehiculelor bazat pe principiul "poluatorul plateste", în linie cu practicile din celelalte state membre ale Uniunii Europene si cu directivele europene privind tranzitia verde. Acest mecanism este esential pentru ca programe precum Rabla Clasic si Rabla Plus sa functioneze eficient si coerent. Subventionarea masinilor noi, cu mai putine emisii, trebuie dublata de o descurajare fiscala clara a celor vechi si poluante, pentru a asigura echilibrul dintre stimulente si responsabilitate. În sprijinul acestui obiectiv, APIA a elaborat o propunere concreta de reforma fiscala auto, care tine cont atât de cerintele de mediu, cât si de realitatile sociale din România. Propunerea se bazeaza pe principiul "poluatorul plateste", fiind structurata în functie de cilindrul motorului, vechimea autovehiculului si nivelul emisiilor de CO₂ dar include si o componenta sociala, adaptata la nivelul de venit al contribuabilului. Astfel, sistemul ar fi nu doar ecologic si eficient, ci si echitabil", se arata în comunicatul citat.

Din estimarile APIA reiese ca implementarea acestui mecanism ar putea aduce aproximativ 17 miliarde de lei suplimentar la bugetul de stat, o sursa sustenabila de finantare pentru investitii publice, infrastructura si tranzitia catre mobilitate curata.

"În mod regretabil, actualul Executiv mentine o abordare caracterizata prin promisiuni fara concretizare în ceea ce priveste sectorul auto si mobilitatea sustenabila. Desi, oficial, s-a afirmat ca în luna iulie se va lua o decizie privind "Pachetul 2" care ar fi trebuit sa contina si concluzia privind viitorul Programului Rabla Auto 2025, realitatea arata ca aceste anunturi au ramas doar la nivelul declaratiilor media, fara a fi urmate de documente oficiale si de actiuni concrete. Mai mult, informatiile comunicate public în presa si în social media, inclusiv de catre doamna Ministru al Mediului, Apelor si Padurilor, sunt mesaje neoficiale, incomplete, vizând doar anumite laturi ale sesiunii pentru persoanele fizice, în timp ce nu exista nicio clarificare privind sesiunile destinate persoanelor juridice si UAT-urilor, doua etape deja demarate de AFM, unde se depusesera dosare si procedurile erau în derulare. Fiecare categorie de beneficiari are un rol esential în eficienta programului, iar reluarea trunchiata a Rabla Auto 2025, într-o formula diferita de prevederile Ghidului de finantare asumat, va genera efecte negative majore, amplificate de timpul extrem de scurt ramas pâna la finalul anului 2025 pentru eventuala reluare a programului", a declarat presedintele APIA, Dan Vardie.

APIA este o organizatie non-profit, o entitate reprezentativa în industria auto din România, înfiintata în anul 1994,

membra a Organizatiei Mondiale a Constructorilor de Automobile - OICA, din 1996.