

## Raport: România trebuie să gândească o taxă de poluare, cu penalizări semnificative la vehiculele diesel sub standardul Euro 6

**Autoritățile române trebuie să gândească o taxă de mediu dinamică, bazată pe emisiile reale ale autovehiculelor, cu penalizări semnificative pentru vehiculele diesel sub standardul Euro 6, se arată într-un raport de specialitate, prezentat miercuri de Asociația 2Celsius, în cadrul unui workshop online.**

Conform cercetării "Soluții la problema importurilor de mașini poluante la mâna a doua în România", România nu dispune de o taxă de înmatriculare corelată cu emisiile reale ale vehiculelor, iar cea eliminată în anul 2017, din cauza incompatibilității cu dreptul Uniunii Europene (UE), nu a fost înlocuită cu un mecanism echivalent și nediscriminatoriu.

În același timp, în opinia specialiștilor de mediu, la ora actuală verificările tehnice ale autovehiculelor din import care ajung în România sunt insuficiente. Astfel, procedura actuală de inspecție a vehiculelor importate nu include teste reale de emisii la teava de esapament și nu verifică integritatea sistemelor de control al poluanților (catalizator, filtru de particule).

Raportul de specialitate evidențiază faptul că statul român nu colectează sistematic date despre marcele, modelele, vechimea și emisiile testate ale vehiculelor second-hand importate, ceea ce face imposibilă o politică publică bine fundamentată.

"România detine al doilea cel mai îmbatrânit parc auto din Uniunea Europeană, cu o vârstă medie a autovehiculelor de 16,5 ani. În fiecare an, sute de mii de mașini second-hand vechi și poluante sunt înmatriculate în țară, în absența unor taxe sau măsuri eficiente de descurajare. Raportul dintre mașinile second-hand importate și cele noi achiziționate este de 3 la 1, iar aproape jumătate din vehiculele înmatriculate în 2024 nu respectau normele de poluare superioare Euro 4. România se află la capatul primitor al unui flux intern de vehicule uzate care circulă dinspre statele vestice spre Europa Centrală și de Est. Emisiile nu sunt externalizate la nivel global - ele sunt relocalizate în interiorul pieței unice europene, cu costuri de sănătate publică și mediu suportate de cetățenii români", se menționează în document.

În ceea ce privește taxarea autovehiculelor, concluzia raportului 2Celsius este că România nu dispune de această modalitate care să fie corelată cu emisiile reale ale vehiculelor.

"În ceea ce privește emisiile de țări, precum România, Bulgaria sau mai ales Polonia, aceasta se traduce într-o translație spre Est dinspre Vest a emisiilor de la mașinile vechi. Se împlinesc deja aproape zece ani de la marele val de importuri din 2017, când trăiam în epoca Dragnea, dar era de fapt epoca post-taxă de mediu. Toată lumea cred că și-a aduce aminte că a fost o eroare fiscală a țării noastre care a făcut o diferență între mașini de mâna a doua cumparate din țară și mașini de mâna a doua importate din străinătate, cumparate de pe teritoriul UE. Era un fel de suveranism al rabelor, adică rabelele noastre din România erau mai bune. Evident că, din punct de vedere judiciar, chestia asta nu a ținut la Curtea de Justiție a Uniunii Europene și de la Luxemburg și de atunci nu mai avem o taxă de mediu de tipul acesta. Acum zece ani, noi vorbeam de niște importuri care depășeau 600.000 de mașini pe an, peste jumătate fiind diesel. Astăzi, de câțiva ani buni, pentru că lumea s-a îmbogățit un pic, importurile s-au stabilizat undeva la 300.000 de bucati importuri pe an, ceea ce e enorm încă", a declarat, în cadrul evenimentului de specialitate, președintele Asociației 2Celsius, Raul Cazan.

Odată cu publicarea raportului de specialitate, experții au elaborat și o serie de recomandări de politici publice.

În acest sens, sunt propuse trei direcții de acțiune pentru autoritățile române, prima fiind legată de introducerea

unei taxe de mediu dinamica, bazata pe emisiile reale (NOx si CO<sub>2</sub> în g/km), cu penalizari semnificative pentru vehiculele diesel sub standardul Euro 6.

"S-a constatat ca masinile exportate au o eficienta a combustibilului "cu cel puțin 9% mai slaba" si emit "cu 48 mg/km mai mult NOx (cu 53% mai mult) decât masinile casate". O taxa dinamica penalizeaza direct acest lucru. 83% dintre dieselurile exportate ar pica standardele Euro 6 de CO<sub>2</sub>. Aceasta taxa trebuie sa fie suficient de mare pentru a anula avantajul pretului mic de achizitie al unei masini vechi si poluante", se arata în cercetare.

O a doua propunere se refera la efectuarea de inspectii fizice riguroase la punctul de intrare în tara, realizate de Registrul Auto Român (RAR), cu includerea obligatorie a unui test real de emisii si a verificarii prezentei dispozitivelor anti-poluare.

De asemenea, se aduce în discutie un standard minim obligatoriu pentru vehiculele importate, cu implementare graduala: cel puțin Euro 6 pentru diesel, respectiv Euro 4 pentru benzina, pâna în 2027, cu calendar clar de tranzitie. "Fondurile colectate pot alimenta o extindere a schemei Rabla pentru casarea vehiculelor poluante, care sa tina cont de informatiile reale ale parcului auto national", sunt de parere reprezentantii organizatiei de profil.

Raportul "Solutii la problema importurilor de masini poluante la mâna a doua în România" face parte din seria 2Celsius Policy Papers si a fost elaborat de catre Tudor Macicasan, Matei Trifescu si Raul Cazan. Cercetarea a fost realizata cu sprijinul European Climate Foundation, în parteneriat cu organizatia bulgara Za Zemiata.

Asociatia 2Celsius a organizat, miercuri, workshop-ul de lansare a raportului "Solutii la problema importurilor de masini poluante la mâna a doua în România".

Organizatia neguvernamentala este membra a European Environmental Bureau, Climate Action Network Europe si Federatiei Europene pentru Transport si Mediu (T&E).