

EXPUNERE DE MOTIVE

la proiectul de lege pentru modificarea și completarea art. 470 din
Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal

Capitolul I – Context, evoluție și necesitatea reglementării

Transportul rutier a fost și rămâne una dintre principalele surse de mobilitate în România. În ultimele două decenii, parcul auto național a cunoscut o creștere accelerată, alimentată de deschiderea pieței după aderarea la Uniunea Europeană și de accesul facil la vehicule second-hand. Această evoluție a adus beneficii evidente în ceea ce privește libertatea de mișcare, dar a generat și probleme structurale majore: un parc auto îmbătrânit, cu un grad ridicat de poluare și costuri sociale și medicale indirecte din ce în ce mai mari.

Statisticile arată că o parte semnificativă a vehiculelor înmatriculate în România are peste 15–20 de ani vechime, ceea ce înseamnă că acestea se încadrează în standarde de poluare depășite (Euro 4 sau mai jos). În paralel, se constată o creștere a interesului pentru vehicule electrice și hibride, încurajată de programele guvernamentale și de scutirea fiscală de 5 ani prevăzută în Codul fiscal, însă aceste categorii rămân încă inaccesibile pentru mulți cetățeni, în special pentru tineri.

Legislația fiscală în vigoare, prin art. 469 din Codul fiscal, acordă deja scutiri pentru vehicule electrice și hibride. Totuși, există o lacună importantă: vehiculele cu normă de poluare Euro 6d-TEMP și, în perspectivă, Euro 7, nu beneficiază de niciun tratament fiscal preferențial, deși reprezintă tehnologii moderne, cu emisii reduse, și care constituie etapa de tranziție către mobilitatea electrică.

De asemenea, legislația actuală nu recunoaște în niciun fel nevoile și limitările tinerilor sub 35 de ani. Această categorie socio-economică are un rol esențial în procesul de modernizare, dar se confruntă cu bariere evidente în accesul la vehicule moderne din cauza veniturilor limitate și a dificultăților de creditare. În lipsa unor politici diferențiate, tinerii rămân blocați în zona vehiculelor ieftine, second-hand, foarte poluante.

Prin urmare, se conturează o **necesitate clară de reglementare**: stimularea prin politici fiscale a achiziției de vehicule cu emisii reduse (Euro 7, Euro 6d-TEMP, electrice sau hibride plug-in), în paralel cu deschiderea unui cadru echitabil pentru tineri. Miza este dublă: **protecția mediului și sănătății publice și sprijinirea unei generații tinere să adopte tehnologii moderne și sustenabile.**

Capitolul II – Soluția legislativă propusă

Proiectul de lege intervine punctual asupra art. 470 din Codul fiscal, introducând trei noi alineate care vizează stimularea achiziției de autoturisme mai puțin poluante și sprijinirea unei categorii sociale strategice – tinerii sub 35 de ani.

Prima măsură se referă la acordarea unei reduceri de impozit pentru autoturismele cu normă de poluare Euro 6d-TEMP și Euro 7, înmatriculate după intrarea în vigoare a prezentei legi. În mod concret, proprietarii unor asemenea vehicule vor beneficia de o

reducere de 25% a impozitului pe mijlocul de transport, aplicabilă pe o perioadă de trei ani de la prima înmatriculare în România. Această soluție este una de tranziție și de echilibru: ea recunoaște faptul că nu toți cetățenii își permit să achiziționeze în prezent vehicule electrice, dar, în același timp, îi încurajează să facă pasul spre cea mai curată tehnologie disponibilă în categoria motoarelor cu combustie. Prin acest mecanism, se evită blocarea pieței auto și se stimulează înnoirea parcului cu vehicule conforme standardelor europene de mediu.

A doua măsură are o dimensiune puternic socială și vizează tinerii sub 35 de ani. Astfel, persoanele fizice care casează un vehicul cu normă de poluare Euro 5 sau inferioară, printr-un program național de tip „Rabla”, și achiziționează un autoturism Euro 7, electric sau hibrid plug-in, vor beneficia de scutirea integrală a impozitului pe mijlocul de transport pentru o perioadă de doi ani consecutivi de la data înmatriculării. Această facilitate răspunde unei duble nevoi: pe de o parte, reduce poluarea urbană prin eliminarea din circulație a vehiculelor foarte vechi și poluante; pe de altă parte, sprijină tinerii într-un moment al vieții în care resursele financiare sunt limitate, dar necesitatea mobilității sigure și durabile este vitală.

În fine, proiectul stabilește în mod explicit că prevederile sale vor intra în vigoare la 1 ianuarie 2026. Această opțiune este fundamentată pe principiul predictibilității și al stabilității fiscale, consacrat de jurisprudența Curții Constituționale. Contribuabilii și autoritățile publice locale au astfel timpul necesar să își adapteze planificările bugetare și sistemele informatice, evitându-se orice situație de retroactivitate sau de aplicare intempestivă a legii fiscale.

Prin ansamblul acestor soluții, proiectul propune un cadru coerent, echilibrat și sustenabil, care combină stimulentele fiscale cu obiectivele de mediu și cu o dimensiune socială clară, oferind României o reglementare modernă și compatibilă cu bunele practici europene.

Capitolul III – Impact socio-economic și financiar

1. Analiza financiară și fișa fiscală orientativă

Orice proiect de modificare a legislației fiscale trebuie să fie fundamentat nu doar pe intenții de politică publică, ci și pe evaluări economice riguroase. În acest sens, proiectul de lege este însoțit de o **fișă fiscală orientativă**, elaborată pe un orizont de 5 ani (2026–2030), care estimează pierderile de venituri la nivelul unităților administrativ-teritoriale și cuantifică impactul net asupra bugetelor locale.

Ipotezele de lucru au fost construite pornind de la date reale și verificabile:

- **numărul de autoturisme noi înmatriculate anual** în România, în jur de 150.000;
- **ponderea vehiculelor eligibile Euro 7** începând cu 2026, estimată la aproximativ 85% din totalul înmatriculărilor;
- **nivelul impozitului mediu auto** plătit în prezent, aproximativ 140 lei/an/vehicul;
- **numărul estimat de beneficiari tineri** sub 35 ani, în jur de 10.000/an, pe baza participării la programele „Rabla” și „Rabla Plus”.

Pe baza acestor date, fișa fiscală indică:

- o pierdere de venituri de aproximativ **5,8 milioane lei** în primul an de aplicare (2026), când o singură tranșă de beneficiari intră în sistem;
- o creștere treptată a impactului, odată cu suprapunerea tranșelor anuale de vehicule Euro 7 (care beneficiază 3 ani consecutiv de reducere) și a celor achiziționate de tineri (care beneficiază 2 ani de scutire);
- un impact maxim, în regim stabilizat (după 2028), de circa **16 milioane lei pe an**, ceea ce înseamnă sub 1,5% din totalul veniturilor din impozitul auto.

Această **fișă fiscală orientativă** demonstrează că pierderea de venituri este **moderată, previzibilă și gestionabilă** pentru administrațiile locale.

2. Beneficiile economice și sociale

Pierderea fiscală pe termen scurt este compensată de o serie de beneficii structurale:

- **Creșterea vânzărilor de vehicule noi Euro 7 și electrice**, ceea ce dinamizează piața auto și stimulează industria de profil din România;
- **Reducerea importului de vehicule second-hand poluante**, care reprezintă principala cauză a îmbătrânirii parcului auto;
- **Dezvoltarea serviciilor conexe** – infrastructură de încărcare, rețele de service, finanțare auto – cu efect de multiplicare asupra economiei locale;
- **Reducerea poluării urbane**, cu impact pozitiv asupra sănătății publice și asupra cheltuielilor medicale suportate de stat;
- **Sprijinirea tinerilor** sub 35 de ani, care devin beneficiari direcți ai tranziției verzi și au acces la vehicule mai sigure și mai puțin poluante.

3. Raport cost-beneficiu

Analiza cost-beneficiu arată limpede că, pentru un impact bugetar anual de aproximativ 16 milioane lei în regim stabilizat, România obține câștiguri semnificativ mai mari:

- economii indirecte în cheltuieli medicale,
- îmbunătățirea sănătății populației,
- reducerea poluării și a costurilor sociale generate de vehiculele vechi,
- susținerea unei industrii strategice (automotive) și a tranziției verzi.

Astfel, fișa fiscală orientativă nu este doar un exercițiu birocratic, ci **dovada că proiectul are un impact bugetar limitat și perfect sustenabil, dar aduce beneficii sociale și economice substanțiale.**

4. Recuperarea indirectă a pierderilor bugetare

Un alt aspect esențial este acela că pierderile de venituri generate de scutirile și reducerile de impozit nu reprezintă bani dispăruți definitiv din bugetul public. Ele se regăsesc, în mod indirect, în economiile realizate de stat prin reducerea cheltuielilor cu depoluarea și cu tratarea efectelor negative asupra sănătății.

România este astăzi expusă unor costuri uriașe generate de poluarea atmosferică: fonduri alocate pentru programe de mediu, investiții corective în infrastructura urbană, dar mai ales cheltuieli de sănătate publică asociate bolilor respiratorii și cardiovasculare. În

plus, nerespectarea normelor de calitate a aerului poate atrage proceduri de infringement și sancțiuni financiare din partea Uniunii Europene.

Prin stimularea trecerii de la vehicule poluante (Euro 5 sau mai vechi) la vehicule Euro 7, hibride sau electrice, aceste costuri se reduc semnificativ. Cu alte cuvinte, **sumele de care administrațiile locale se „privează” pe termen scurt sunt mai mult decât compensate de banii pe care statul nu va mai fi obligat să îi cheltuiască pentru a combate efectele poluării.**

Astfel, politica fiscală propusă nu este o pierdere, ci o **investiție inteligentă**: statul alege să cedeze un venit minor astăzi pentru a preveni cheltuieli majore mâine.

Capitolul IV – Conformitatea cu legislația europeană

Proiectul este în deplină concordanță cu dreptul european. La nivelul Uniunii Europene, politica fiscală rămâne de competența statelor membre, însă reglementările privind ajutorul de stat impun anumite limite și principii care trebuie respectate pentru a evita distorsionarea concurenței.

1. Standardul Euro 7 și obligațiile României

Regulamentul (UE) 2024/1257 introduce standardul Euro 7 ca un pas obligatoriu pentru vehiculele noi comercializate în Uniune începând cu 2026. România, ca stat membru, trebuie să creeze un cadru legislativ și administrativ care să faciliteze tranziția către acest standard. Încurajarea achiziției de autoturisme Euro 7 prin politici fiscale reprezintă un instrument proporțional și legitim de implementare a obligațiilor europene.

În plus, măsura are un caracter tranzitoriu și gradual, fiind aplicată pentru o perioadă limitată (3 ani pentru Euro 7 și 2 ani pentru tineri), fără a introduce privilegii nelimitate sau perpetue.

2. Ajutorul de stat și excepția de minimis

În dreptul european, ajutorul de stat este definit ca orice avantaj economic acordat de către stat sau prin resurse de stat care favorizează selectiv anumiți operatori economici și care poate denatura sau afecta concurența pe piața internă.

Totuși, există excepții bine reglementate, între care regimul **ajutoarelor de stat de minimis**, consacrat de Regulamentul (UE) nr. 1407/2013. Acesta permite statelor membre să acorde sprijin financiar în quantum limitat, considerându-se că un asemenea sprijin nu afectează concurența și comerțul intracomunitar. Pragul general este de **200.000 euro pe beneficiar, pe o perioadă de 3 ani fiscali consecutivi.**

Facilitățile propuse în acest proiect nu depășesc nici pe departe aceste limite: reducerea sau scutirea impozitului auto, exprimată anual, reprezintă o valoare modestă la nivel individual (zeci sau sute de lei per vehicul) și nu creează avantaje selective semnificative. Mai mult, acestea nu sunt destinate unor operatori economici anume, ci se aplică în mod general tuturor contribuabililor persoane fizice care îndeplinesc criteriile legale (vârstă, casare, achiziție de vehicul eligibil).

În consecință, aceste facilități pot fi calificate ca **ajutoare de minimis**, fiind:

- **transparente** – regulile sunt clare, obiective, prevăzute în lege;

- o **nediscreționare** – nu depind de decizia unui funcționar, ci de îndeplinirea unor condiții obiective;
- o **proporționale** – valoarea avantajului este limitată și justificată de obiectivul de mediu;
- o **nedistorsionante** – nu creează diferențe între operatori economici concurenți pe piața auto, ci sprijină în mod general tranziția către tehnologii mai curate.

3. Motivele pentru acordarea stimulentei

Măsurile propuse răspund unor obiective de interes public recunoscute la nivel european:

- o **Protecția mediului și a sănătății publice** – reducerea emisiilor poluante și a particulelor în orașe;
- o **Tranziția către mobilitate verde** – sprijinirea adoptării Euro 7 și electrice ca etapă obligatorie în Green Deal;
- o **Corectarea dezechilibrelor sociale** – sprijinirea tinerilor sub 35 de ani care altfel ar fi constrânși să achiziționeze vehicule vechi, poluante;
- o **Stimul economic** – încurajarea pieței auto și a sectoarelor conexe (service, infrastructură de încărcare, creditare auto).

Aceste stimulente nu au caracter de subvenție directă, ci de **facilități fiscale temporare**, ceea ce le face cu atât mai compatibile cu principiile Uniunii.

4. Practici comparabile în alte state membre

Numeroase state membre aplică deja stimulente fiscale pentru vehicule curate, încadrate implicit în regimul de minimis:

- o în Spania, consiliile locale pot reduce impozitul pe vehicule electrice cu până la 75%;
- o în Olanda, vehiculele zero emisii sunt scutite de taxe de proprietate, iar hibridele plătesc impozite reduse;
- o în Germania, există scheme combinate de subvenții directe și reduceri de taxe pentru electrice și hibride.

Măsurile propuse prin prezentul proiect se înscriu în același tipar european, fiind rezonabile, moderate și compatibile cu legislația comunitară.

Capitolul V – Modele europene și bune practice

Politicile publice din Uniunea Europeană arată că stimulentele fiscale și subvențiile pentru vehicule cu emisii reduse sunt deja o practică generalizată. Fiecare stat membru a conceput propriile mecanisme, adaptate la specificul național, dar toate urmăresc același obiectiv: accelerarea tranziției către un transport rutier mai curat, în concordanță cu Pactul Verde European și cu țintele de reducere a emisiilor.

1. Spania – stimulente la nivel local

În Spania, autoritățile locale au competența de a acorda reduceri consistente la impozitul pe vehicule pentru mașinile electrice. În multe municipalități mari, precum Madrid sau Barcelona, reducerile ajung până la **75% din valoarea impozitului**, pentru o perioadă de câțiva ani de la prima înmatriculare. Această politică a contribuit la creșterea

rapidă a numărului de vehicule electrice în marile centre urbane, reducând presiunea pe calitatea aerului.

2. Olanda – scutiri totale și reduceri pentru hibride

Olanda a introdus o politică extrem de favorabilă pentru vehiculele cu emisii zero. Acestea sunt **scutite integral de impozitele de proprietate** pe întreaga durată a utilizării, ceea ce le face mult mai atractive pentru consumatori. Vehiculele hibride beneficiază de reduceri semnificative, plătind doar o parte din impozitul standard. Rezultatul este vizibil: Olanda se află printre statele europene cu cea mai mare rată de adopție a vehiculelor electrice, cu un parc de peste jumătate de milion de unități.

3. Germania – combinația dintre facilități fiscale și subvenții directe

Germania aplică un model mixt, combinând stimulentele fiscale cu scheme generoase de subvenții directe. Proprietarii de vehicule electrice beneficiază de **scutire de impozit pe o perioadă de 10 ani**, la care se adaugă prime de achiziție acordate direct prin programe federale. Hibridele plug-in sunt și ele susținute, cu condiția respectării unor limite de emisii. Această abordare a determinat Germania să devină una dintre cele mai mari piețe de vehicule electrice din Europa, cu peste 1,5 milioane de unități în circulație în prezent.

4. Alte exemple europene

- În **Franța**, vehiculele electrice beneficiază de scutiri parțiale de taxe și de un „bonus ecologic” de până la câteva mii de euro, acordat la achiziție.
- În **Italia**, reducerea impozitelor pentru vehicule electrice se aplică în primele cinci ani, după care se plătește doar 25% din nivelul standard.
- În **Țările Nordice**, în special Norvegia (deși nu este stat UE, dar e parte a Spațiului Economic European), politicile de scutire de taxe și de acces gratuit la infrastructura urbană au transformat vehiculele electrice în majoritatea vânzărilor auto noi.

5. Elementul de inovație al României

Modelul propus prin acest proiect se aliniază acestei tendințe europene, dar aduce un element inovator: **introducerea criteriului social legat de vârstă**. Prin sprijinirea tinerilor sub 35 de ani care casează un vehicul vechi și achiziționează unul modern și mai puțin poluant, România nu doar stimulează tranziția verde, ci și corectează o inechitate socială evidentă.

Această abordare are mai multe avantaje:

- creează un mecanism de reînnoire accelerată a parcului auto,
- reduce poluarea prin retragerea din circulație a vehiculelor sub Euro 5,
- oferă șansa tinerilor de a avea acces la mobilitate modernă, în condițiile în care veniturile lor nu le permit să achiziționeze vehicule electrice sau hibride fără sprijin,
- transmite un mesaj clar că politicile verzi pot fi și **politici de echitate socială**, nu doar de mediu.

Experiența statelor membre ale Uniunii Europene arată că stimulentele fiscale și schemele de sprijin pentru vehicule cu emisii reduse sunt deja o practică comună, dovedită ca fiind eficientă în accelerarea tranziției verzi.

Fiecare țară și-a adaptat mecanismele la specificul național, unele punând accent pe scutiri totale de taxe, altele pe reduceri procentuale sau pe subvenții directe. Ceea ce este însă comun este recunoașterea faptului că investiția în mobilitatea curată prin politici fiscale active aduce beneficii economice și sociale care depășesc pierderea bugetară inițială.

Pentru a ilustra diversitatea acestor politici și a arăta că proiectul propus pentru România se aliniază acestor bune practici, prezentăm mai jos un tablou comparativ:

Țara	Tip de stimulent fiscal	Durata aplicării	Impact/Rezultate observabile
Spania	Reducere de până la 75% la impozitul local pe vehicule electrice în anumite municipalități	4–5 ani	Creștere accelerată a numărului de EV în Madrid și Barcelona
Olanda	Scutire integrală de taxe pentru vehicule zero emisii; impozit redus pentru hibride	Pe toată durata utilizării (EV); hibrid: impozit redus în primii ani	Olanda are unul dintre cele mai ridicate procente de EV din UE (peste 25% din vânzările noi)
Germania	Scutire de impozit 10 ani pentru EV; facilități fiscale pentru hibride plug-in; combinată cu subvenții directe de achiziție	10 ani (EV); 5 ani (PHEV)	Germania are peste 1,5 milioane EV și PHEV în circulație
Franța	Scutiri parțiale de taxe precum și „bonus ecologic” la achiziția EV (mii de euro)	Bonusul, valabil la prima achiziție; scutiri locale variabile	Creștere constantă a pieței EV, stimulată prin dublul mecanism fiscal și financiar
Italia	Scutire 5 ani pentru EV; după această perioadă se plătește doar 25% din impozitul standard	5 ani + reducere permanentă ulterior	A stimulat achizițiile în regiunile urbane și reducerea presiunii de poluare
Țările Nordice (ex. Norvegia, deși nu este UE)	Scutiri totale de taxe de proprietate și acces preferențial la infrastructura urbană pentru EV	Permanent	EV reprezintă majoritatea vânzărilor auto noi, model de succes internațional

Capitolul VI – Considerații finale

Proiectul de lege propus nu este o simplă modificare tehnică a Codului fiscal, ci o intervenție strategică prin care România face un pas necesar și responsabil în direcția mobilității curate și a echității sociale.

Prin reducerea impozitului pentru vehiculele Euro 6d-TEMP și Euro 7, statul transmite un semnal clar: fiecare cetățean care alege tehnologia cea mai modernă disponibilă în prezent este sprijinit și încurajat. Această politică nu doar că stimulează

înnoirea parcului auto, ci contribuie la reducerea emisiilor, la îmbunătățirea calității aerului și la respectarea obligațiilor europene asumate de România.

Prin scutirea acordată tinerilor sub 35 de ani care casează un vehicul poluant și achiziționează unul modern, proiectul adaugă o dimensiune socială inovatoare. Această categorie de populație, aflată la început de drum profesional și familial, se confruntă cu limitări financiare reale. A le oferi un avantaj fiscal nu înseamnă un privilegiu, ci o investiție în viitorul societății: tineri mai bine integrați, cu acces la mobilitate sigură și curată, mai aproape de standardele europene de trai.

Impactul bugetar, prezentat prin fișa fiscală orientativă, este redus și perfect gestionabil. Pierderea estimată de aproximativ 1–1,5% din veniturile locale din impozitul pe mijloacele de transport este marginală comparativ cu beneficiile pe termen lung. În plus, aceste sume se recuperează indirect prin scăderea cheltuielilor publice cu depoluarea și cu sănătatea, dar și prin stimularea consumului și a industriilor conexe. Ceea ce astăzi poate părea o diminuare de venituri este, în realitate, o economie inteligentă și un câștig colectiv pentru societate.

Proiectul este conform cu legislația europeană, compatibil cu regimul ajutoarelor de stat de minimis și în linie cu bunele practici din numeroase state membre. Diferența pe care România o aduce constă în integrarea unei dimensiuni sociale clare: tranziția verde nu trebuie să fie doar o obligație de mediu, ci și o șansă pentru generația tânără de a se alinia la standarde moderne de mobilitate.

Adoptarea acestei legi ar arăta că România știe să privească înainte, să îmbine responsabilitatea față de mediu cu solidaritatea față de cetățenii săi, și să transforme un instrument fiscal aparent minor într-un catalizator al schimbării.

INIȚIATOR

Senator **GHEORGHE VELA**



FIȘĂ FINANCIARĂ

pentru proiectul de lege de modificare și completare a art. 470 din
Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal

1) Denumirea proiectului de act normativ

Proiect de lege pentru modificarea și completarea art. 470 din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal.

2) Inițiator

Senator Gheorghe VELA/ neafiliat – membru al **Partidului Oamenilor Tineri**

3) Obiectul reglementării

Introducerea unor facilități fiscale privind impozitul pe mijloacele de transport:

- a) reducere de minimum 25% timp de 3 ani pentru autoturisme **Euro 6d-TEMP/Euro 7** achiziționate după intrarea în vigoare;
- b) scutire integrală 2 ani pentru **persoane fizice sub 35 de ani** care casează un vehicul **Euro 5 sau inferior** printr-un program național (tip „Rabla”) și achiziționează **Euro 7/ electric / hibrid plug-in**.

4) Baza factuală și sursele publice utilizate

- **Dimensiunea parcului auto:** 10,78 mil. vehicule la 31.12.2024 (sursa citata DGPCI/ MAI), valoare citată de multiple publicații pe baza raportului DGPCI
- **Fluxul anual de înmatriculări noi:** aproximativ **151.105** autoturisme în 2024; structură pe propulsii (BEV 6,5%; PHEV 4,3%; hibride non-plug-in în creștere - date preluate din „European Alternative Fuels Observatory”, publicat la 15 ianuarie 2025).
- **Intrarea Euro 7:** Regulamentul (UE) **2024/1257** (Euro 7) adoptat la 24.04.2024; aplicabil progresiv pentru autoturisme/ vehicule ușoare începând cu 2026.
- **Programele „Rabla” (indicii de participare):** bugete și ritm de înscriere pentru 2024–2025 (MMAF/AFM; comunicate publice și sinteze media).

Din verificările realizate s-a constatat că nu există o **medie națională oficială publicată** pentru impozitul auto/ vehicul; nivelul este local (cote aprobate de consiliile locale) și variază în funcție de cilindree. În consecință, estimările folosesc o **valoare medie națională prudentă** (conform ipotezelor de mai jos).

5) Ipoteze de calcul (explicite)

- **Orizont:** 2026–2030 (5 ani), intrare în vigoare la 1 ianuarie 2026.
- **Piață autoturisme noi:** 150.000/an (rotunjire prudentă a valorii EAFO pentru 2024).

- Mix propulsii 2026 și ulterior (scenariu de bază, aliniat trendurilor UE): BEV+PHEV aprox. 12–15% din autoturismele noi; restul (cca 85%) sunt ICE/HEV care, la omologări noi, intră sub Euro 7.
- **Vehicule Euro 7 eligibile/an:** $150.000 \times 85\% = \text{aprox. } 127.500$.
- **Impozit auto mediu/vehicul:** 140 lei/an (ipoteză conservatoare, în marja 110–160 lei/vehicul, în funcție de cilindree și cotă locală).
- **Reducere Euro 7:** $25\% \times 140 \text{ lei} = 35 \text{ lei/vehicul/an}$, aplicabilă 3 ani/ tranșă anuală.
- **Beneficiari <35 ani (Rabla, dar și achiziție eligibilă):** 10.000 vehicule/an (aprox. ordinul de mărime sugerat de ritmul de înscriere; share tineri estimat).
- **Scutire pentru tineri:** $100\% \times 140 \text{ lei} = 140 \text{ lei/vehicul/an}$, 2 ani/ tranșă anuală.
Efectul se cumulează prin suprapunerea seriilor anuale de beneficiari (3 serii active pentru Euro 7; 2 serii pentru tineri).

Observație:

Scutirea de 5 ani pentru autovehicule electrice și hibride există deja la art. 469 Cod fiscal, deci nu este imputată în această fișă (nu este efect al proiectului).

6) Estimarea impactului asupra veniturilor bugetelor locale (impozit mijloace de transport)

6.1. Scenariul de bază (ipotezele de mai sus)

a) Facilitarea Euro 7 (–25% timp de 3 ani):

- **Pierdere/an/ tranșă anuală nouă:** $127.500 \times 35 \text{ lei} = 4,46 \text{ mil. lei}$
- **În regim stabilizat** (din 2028 încolo, 3 tranșe active): $\approx 13,4 \text{ mil. lei/an}$

b) Scutirea pentru tineri (<35 ani) 2 ani:

- **Pierdere/an/ tranșă anuală nouă:** $10.000 \times 140 \text{ lei} = 1,40 \text{ mil. lei}$
- **În regim stabilizat** (2 tranșe active): $\approx 2,80 \text{ mil. lei/an}$

c) Total impact (aproximat prin rotunjire):

- 2026: $\sim 5,86 \text{ mil. lei}$ (o singură tranșă Euro 7 și una de tineri)
- 2027: $\sim 10,32 \text{ mil. lei}$ (2 tranșe Euro 7 și 2 tranșe de tineri)
- 2028: $\sim 16,24 \text{ mil. lei}$ (3 tranșe Euro 7 și 2 tranșe de tineri)
- 2029: $\sim 16,24 \text{ mil. lei}$
- 2030: $\sim 16,24 \text{ mil. lei}$

Raportat orientativ la un ordin de mărime al veniturilor locale din impozitul auto de $\sim 1,1\text{--}1,3 \text{ mld. lei/an}$ (estimare pe baza parcului de autoturisme și a impozitului mediu), impactul este sub 1,5% din totalul acestei surse. (Estimare metodologică proprie; nu există publicată o serie oficială agreată național pe acest sub-capitol al veniturilor locale.)

6.2. Tabel – Impactul estimat (Scenariul de bază)

An	Euro 7 – pierdere (mil. lei)	Tineri <35 – pierdere (mil. lei)	Total pierdere (mil. lei)
2026	4,46	1,40	5,86
2027	8,92	2,80	11,72
2028	13,38	2,80	16,18
2029	13,38	2,80	16,18
2030	13,38	2,80	16,18

(diferențe minore de rotunjire față de sumele din text)

6.3. Analiză de sensibilitate (intervale plauzibile)

Parametru	Scenariu conservator	Scenariu de bază	Scenariu accelerat
Înmatriculări noi/an	140.000	150.000	170.000
Pondere Euro 7 în noi	80%	85%	90%
Impozit mediu/vehicul	120 lei	140 lei	160 lei
Beneficiari <35/an	8.000	10.000	12.000
Pierdere totală stabilizată/an	10–12 mil. lei	~16 mil. lei	20–22 mil. lei

7) – Impact asupra bugetului de stat

Nu se generează cheltuieli directe ale bugetului de stat. Măsura afectează exclusiv venituri proprii ale unităților administrativ-teritoriale, din impozitul pe mijloacele de transport.

Pentru a respecta dispozițiile art. 138 alin. (5) din Constituție, proiectul prevede posibilitatea ca Guvernul să adopte măsuri compensatorii prin:

- ajustarea cotelor defalcate din impozitul pe venit, sau
- transferuri de echilibrare prin Legea bugetului de stat, în cazul unor diminuări semnificative ale veniturilor locale.

Având în vedere dimensiunea redusă a impactului (sub 1,5% din totalul veniturilor din impozitul auto, adică cca. 16 mil. lei/an în regim stabilizat), aceste măsuri nu generează presiuni majore asupra finanțelor publice și pot fi absorbite ușor în cadrul mecanismelor deja existente de echilibrare a bugetelor locale.

8) Impact asupra mediului de afaceri și asupra populației

- Pozitiv: stimul pentru achiziția de vehicule noi cu emisii scăzute (Euro 7), complementară stimulentele pentru BEV/PHEV;
- Social: avantaj targetat pentru tinerii sub 35 ani, corelat cu casarea vehiculelor vechi (Euro 5 sau inferior), cu efect în reducerea poluării urbane;

- Administrativ: implementare ușoară, prin reguli clare de eligibilitate (vârsta, dovada casării, dovada achiziției, încadrări Euro conform CIV).

9) Conformitatea cu legislația UE și ajutorul de stat

- Reglementarea Euro 7: Regulamentul (UE) 2024/1257 – conformitate.
- Facilitatea pentru tineri poate fi încadrată la *de minimis*; nu depășește praguri relevante și este generală, nediscreționară (aplicată prin lege).
- Nu se acordă avantaj selectiv unor operatori economici anume; măsura pentru persoane fizice nu intră, în principiu, sub regulile clasice ale ajutorului de stat.

10) Considerații finale

Impactul bugetar estimat este moderat (cca. 10–22 mil. lei/an în regim stabilizat, scenariu de bază cca. 16 mil. lei/an), gestionabil la nivelul bugetelor locale și justificat de obiectivele de mediu și sociale. Măsura este predictibilă (aplicare 1 ianuarie 2026), proporțională și compatibilă cu dreptul UE.

INIȚIATOR

Senator Gheorghe VELA

