



CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

Str. Dimitrie D. Gerota nr. 7-9, sector 2, București, cod poștal: 020027

Telefoane: 021.310.23.56, 021.316.31.34

Fax: 021.316.31.31

021.310.23.57, 021.316.31.33

Cod fiscal: 10464660

E-mail: ces@ces.ro

www.ces.ro

Membru fondator al Asociației Internaționale a Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare (AICESIS)
Membru al Uniunii Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare Francofone (UCESIF)

„Consiliul Economic și Social este organ consultativ al Parlamentului și al Guvernului în domeniile de specialitate stabilite prin legea sa organică de înființare, organizare și funcționare.” (Art. 141 din Constituția României revizuită)

Nr. 486/21.01.2026

AVIZ

referitor la propunerea legislativă pentru modificarea și completarea art.470 din Legea nr.227/2015 privind Codul fiscal (b766/23.12.2025)

În temeiul art. 2 alin. (1) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și art. 11 lit. a) din Regulamentul de organizare și funcționare, Consiliul Economic și Social a fost sesizat cu privire la avizarea *propunerii legislative pentru modificarea și completarea art.470 din Legea nr.227/2015 privind Codul fiscal (b766/23.12.2025)*.

CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

În temeiul art. 5 lit. a) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în ședința din data de 21.01.2026, desfășurată online, conform prevederilor Hotărârii Plenului nr.86/17.05.2022, avizează **NEFAVORABIL** prezentul proiect de act normativ, cu următoarea **motivare**:

- datele oficiale arată că parcul auto național număra la 31 decembrie 2024 aproximativ 10,78 milioane de vehicule, conform raportului DGPCI/MAI (Direcția Generală Permise de Conducere și Înmatriculări). Dintre acestea, peste 70% au norme de poluare Euro 5 sau inferioare, ceea ce înseamnă că milioane de români conduc autoturisme vechi, achiziționate la prețuri reduse, pentru că veniturile lor nu le permit să cumpere vehicule noi. În același timp, fluxul anual de înmatriculări noi este de circa 150.000 de autoturisme, potrivit datelor EAFO (European

Alternative Fuels Observatory) pentru 2024, iar ponderea vehiculelor electrice și hibride plug-in este de doar 10-12%, restul autoturismelor având motoare cu combustie internă care vor intra sub norma Euro 7 începând cu 2026. Aceste cifre demonstrează că beneficiarii reali ai scutirilor vor fi cei care își permit să achiziționeze autoturisme noi, cu prețuri medii de 20.000-30.000 euro pentru Euro 7 și peste 35.000 euro pentru electrice, nu cetățenii cu venituri modeste.

- propunerea legislativă prevede o reducere de 25% a impozitului pe mijlocul de transport pentru autoturisme Euro 6d-TEMP și Euro 7, aplicabilă pe o perioadă de trei ani, și o scutire integrală timp de doi ani pentru persoanele sub 35 de ani care casează un vehicul vechi și achiziționează unul Euro 7, electric sau hibrid plug-in. Impactul bugetar estimat este de aproximativ 5,86 milioane lei în primul an (2026), crescând la 16,18 milioane lei pe an în regim stabilizat, după 2028, conform fișei financiare anexate. Raportat la veniturile locale din impozitul auto, de circa 1,1-1,3 miliarde lei anual, pierderea este sub 1,5%, ceea ce inițiatorii consideră nesemnificativ. Însă problema nu este dimensiunea pierderii, ci distribuția beneficiilor, tocmai aceste scutiri nu ajung la cei care au nevoie de sprijin, ci la cei care au deja capacitatea financiară de a cumpăra vehicule noi. Analiza socio-economică relevă că venitul mediu net lunar în România era în 2024 de aproximativ 4.500 lei, iar costul unui autoturism Euro 7 depășește de peste 50 de ori acest venit. Chiar și cu programe precum Rabla, care oferă prime de casare de 7.000-10.000 lei, diferența rămâne prohibitivă pentru majoritatea populației. În plus, datele AFM arată că în 2024 au participat la programul Rabla Plus aproximativ 10.000 de persoane, ceea ce reprezintă sub 0,1% din totalul proprietarilor de autoturisme. Prin urmare, măsura propusă nu are un impact social real, ci creează un privilegiu fiscal pentru o minoritate cu venituri ridicate, consolidând inegalitățile;
- argumentul inițiatorilor că pierderea fiscală este compensată de economii indirecte în sănătate și mediu este speculativ și necuantificat. În realitate, reducerea poluării nu va fi semnificativă dacă doar 150.000 de autoturisme noi intră anual în circulație, în timp ce milioane de vehicule vechi rămân active. Chiar dacă toate înmatriculările noi ar fi Euro 7, ar fi nevoie de peste 70 de ani pentru a înlocui întregul parc auto, dacă nu există politici complementare. În plus, scutirile fiscale nu garantează că tinerii vor putea accesa vehicule moderne, deoarece problema lor nu este impozitul anual de 140 lei, ci prețul de achiziție de zeci de mii de euro. Așadar, măsura nu este doar inefficientă, ci și irelevantă pentru categoria pe care pretinde că o sprijină.
- din perspectiva echității sociale, propunerea legislativă este profund problematică. Într-o țară în care peste 40% din populație este expusă riscului de sărăcie sau

excluziune socială, conform Eurostat, a oferi scutiri fiscale pentru achiziții de zeci de mii de euro este o insultă la adresa solidarității sociale. Cei care au bani vor beneficia de reduceri și scutiri, în timp ce cei care nu își permit nici măcar un vehicul second-hand decent vor continua să plătească impozite integrale pe mașini vechi și poluante, fără nicio perspectivă de sprijin.

**Președinte,
Sterică FUDULEA**