



NOTĂ ANALITICĂ IPRE nr. 1/2024

De ce crește numărul de automobile poluante pe drumurile naționale?

Autor: Stanislav GHILEȚCHI
Chișinău, 20 februarie 2024

În vara lui 2023, Parlamentul a aprobat legea care a oferit dreptul proprietarilor mașinilor cu numere de înmatriculare străine să-și înregistreze automobilele cu o reducere de 70% la acciza plătită. La 1 februarie, [Serviciul Vamal a anunțat](#) că în perioada 1 iulie 2023 - 31 ianuarie 2024, au fost plasate în regim vamal 11,406 mijloace de transport, bugetul național încasând peste MDL 328 milioane.

Conform acestor date, putem constata faptul că veniturile ratate au constituit aproximativ MDL 765 milioane (în [Nota analitică nr.2/2023](#) privind înțelegerea modificărilor propuse ale politicii fiscale și vamale am estimat faptul că în scenariul cel mai probabil, veniturile ratate la buget ar putea fi aproximativ MDL 1 miliard).

Dar pe lângă dimensiunea financiară, ar fi important să analizăm și impactul asupra mediului generat de automobilele înregistrate în Republica Moldova ca urmare a excepțiilor introduse de către legiuitori. Care este vârsta automobilelor plasate în regim vamal? Care este tipul combustibilului? Care este capacitatea cilindrică a motoarelor? Și cum această decizie a autorităților se aliniază cu celelalte politici?



Prezenta Analiză a fost elaborată în cadrul proiectului IPRE „Analize Tematice a politicilor publice”, realizat cu susținerea Fundației Konrad Adenauer (KAS) în Republica Moldova. Opiniile reflectate în prezenta publicație aparțin autorilor și nu reflectă neapărat opinia KAS.

IPRE Recomandă:

- Integrarea mai accelerată a prevederilor de mediu în politicile din domeniul transportului.** Un nou regulament privind inspecția tehnică periodică urma să fie aprobat încă în anul 2018. În ultimii 5 ani, aprobarea acestuia a fost amânată de mai multe ori. În acest context, recomandăm accelerarea procesului de elaborare, consultare și aprobare.
- Aprobarea politicilor publice în baza unui proces de analiză a impactului și cuantificării costurilor și beneficiilor.** Deși la nivelul Guvernului a fost aprobat [Ghidul metodologic pentru evaluarea ex-ante a impactului politicilor publice](#), autoritățile nu îl utilizează atunci când inițiază implementarea diverselor politici publice. Politicile publice nu pot produce rezultate și genera schimbări, dacă acestea sunt aprobate fără o înțelegere bună a impactului fiscal, administrativ, economic, social și a efectelor asupra mediului înconjurător.
- Sporirea coerenței între documentele de planificare și politicile publice elaborate la nivelul administrației publice centrale.** Documentele de politici sectoriale trebuie să fie corelate cu Strategia Națională de Dezvoltare Moldova Europeană 2030 și cu cadrul bugetar pe termen mediu. Existența contradicțiilor în politicile publice implementate va afecta coerența planificării și ar putea submina inclusiv și viteza procesului de aliniere la legislația Uniunii Europene.
- Evaluarea impactului bugetar.** Toate politicile aprobate de către autorități, inclusiv modificările de taxe, impozite și accize ar trebui să fie cuantificate la etapa inițială de elaborare. Analiza detaliată a veniturilor și costurilor este esențială pentru asigurarea unei fundamentări solide și transparente a politicilor publice.



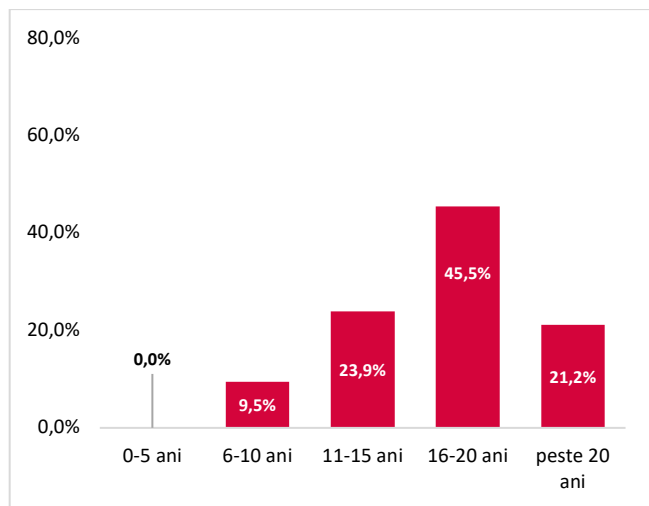


VÂRSTA AUTOMOBILELOR ÎNREGISTRATE

Începând cu 1 ianuarie 2021, autoritățile au eliminat restricția de 10 ani pentru importul de autovehicule, dar au majorat accizele proporțional cu termenul de exploatare al acestora pentru a proteja mediul înconjurător și a descuraja cetățenii de la procurarea unor asemenea automobile.

În anul 2021¹ au fost importate 46,370 de automobile, dintre care 9.3% aveau o vârstă de peste 10 ani. În anul 2022², au fost importate 35,535 de automobile, dintre care 6% aveau o vârstă de peste 10 ani. Analiza dinamicii în acești doi ani confirmă faptul că politica de taxare a diminuat preferința consumatorilor față de automobilele mai vechi. Iar în anul 2023, ca urmare a excepțiilor oferite, ponderea automobilelor cu vârstă înaintată a crescut considerabil, din cele 50,259 de automobile înregistrate, 17% aveau o vârstă de peste 10 ani.

Figura 1. Vârsta automobilelor înregistrate în baza legii de acordare a reducerii la achitarea accizei în mărime de 70%³



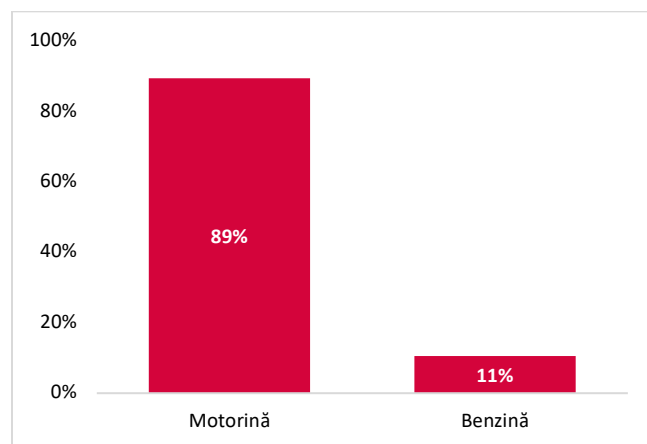
Din cele 11,406 mijloace de transport înregistrate cu reducere, 67% au o vârstă de peste 16 ani. Totodată, 20 de automobile aveau anul de fabricație cuprins între anii 1951-1990 și doar un singur automobil avea anul de fabricație în perioada 2021-2023. Conform Registrului de stat al transporturilor, ponderea autovehiculelor cu

vârsta de peste 10 ani a crescut de la 68,5% în anul 2014 la 80% în 2021⁴. Astfel, această inițiativă a contribuit și mai mult la agravarea situației.

TIPUL ȘI CAPACITATEA MOTORULUI

După tipul combustibilului, 89% dintre automobilele înregistrate cu reducere utilizează motorină, iar 11% utilizează benzină. Doar 8 dintre automobile au fost hibride și 2 automobile au avut motorizare pe gaz. Totodată, 44% dintre automobile aveau capacitatea cilindrică a motorului cuprinsă între 2000 și 2999 cm³.

Figura 2. Tipul motorului⁵



Deși nu există date oficiale, în condițiile lipsei unor controale rigide a inspecției tehnice, dar și vechimii acestora, de cele mai multe ori astfel de mașini nu dețin filtrele de particule (DPF - diesel particulate filter).

Filtrele de particule pentru autovehiculele diesel au început să fie instalate la motoarele cu standard de poluare Euro 4. Scopul acestor filtre este să diminueze volumul de particule periculoase emise. Dar, pentru asigurarea unei bune funcționări, aceste filtre trebuie schimbate la o anumită periodicitate. În condițiile în care prețul acestei piese variază de la EUR 250 și EUR 4,000 în funcție de modelul autovehiculului, pentru cei mai mulți soluția cea mai simplă este scoaterea filtrului.

¹ <https://autoblog.md/un-an-de-la-importul-masinelor-fara-limita-de-varsta-cate-s-au-adus-in-moldova-comparativ-cu-cele-noi/>

² <https://autoblog.md/fapt-curios-numarul-masinelor-mai-vechi-de-10-ani-care-au-fost-inregistrate-in-moldova-in-2023/>

³ Calculele autorului în baza informației recepționată de la Serviciul Vamal în baza legii privind accesul la informație

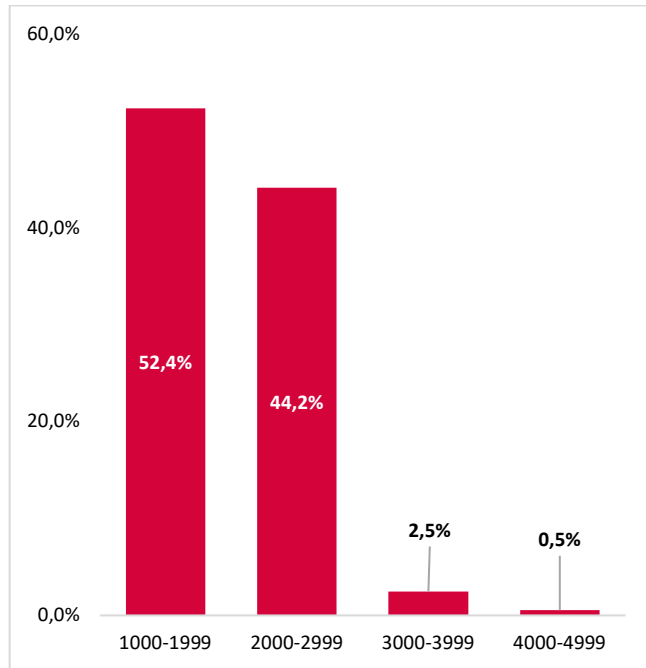
⁴ Date preluate din SND Moldova Europeană 2030

⁵ Calculele autorului în baza informației recepționată de la Serviciul Vamal în baza legii privind accesul la informație



La momentul actual tot mai multe orașe din Uniunea Europeană implementează politici care să diminueze semnificativ numărul de automobile pe motorină, unele stabilind deja și restricții totale de acces în anumite zone ale orașului. Pe când politica publică implementată de către autorități a crescut numărul de automobile diesel cu potențial înalt de poluare a mediului, inclusiv prin oferirea unui pachet generos de subvenționare financiară.

Figura 3. Capacitatea cilindrică a motorului⁶



⁶ Calculele autorului în baza informației recepționate de la Serviciul Vamal în baza legii privind accesul la informație

NEALINIAREA POLITICILOR PUBLICE

[Strategia Națională de Dezvoltare Moldova Europeană 2030](#) menționează următoarele: „Poluarea aerului are un impact asupra speranței de viață, deoarece efectele ei pe termen lung generează boli pulmonare și cardiace. În medie pe țară, 86,2% din volumul sumar al substanțelor nocive emise în aerul atmosferic revin transporturilor. Numărul unităților de transport este în continuă creștere, iar importul vehiculelor vechi, cu un grad sporit de emisii, contribuie enorm la poluarea aerului atmosferic.” Mai mult, unul dintre obiectivele documentului este: „Promovarea eliminării treptate/eșalonate a mijloacelor de transport poluante, introducerea unor restricții eşalonate la importul acestor mijloace de transport, precum și introducerea treptată a mecanismelor de taxare în funcție de nivelul de poluare al vehiculelor.”

În Februarie 2018, Guvernul a aprobat [Programul de promovare a economiei „verzi”](#) care prevedea elaborarea mecanismului de stimulare și promovare a înnoirii parcului auto național cu ajutorul următoarelor acțiuni:

- elaborarea stimulentei fiscale pentru importul mașinilor cu motor electric și hibride, precum și dezvoltarea infrastructurii naționale necesare pentru autovehiculele electrice;
- aplicarea restricțiilor pentru circulația autovehiculelor (de toate tipurile, inclusiv pentru transportul public și cel industrial/comercial) mai vechi de 15 ani;
- reglementarea intrării autovehiculelor în orașe și în centrul orașelor (pentru a reduce ambuteiajele și poluarea aerului).

Proiectul [Strategiei de Mediu pentru anii 2024-2030](#) la direcția prioritară 8.1 stabilește următoarele acțiuni:

- promovarea eliminării treptate a mașinilor vechi și diesel prin dezvoltarea și implementarea unui program de stat în colaborare cu companiile private;
- elaborarea stimulentei fiscale pentru importul mașinilor cu motor electric și hibride, precum și



dezvoltarea infrastructurii naționale necesare pentru autovehiculele electrice;

- aplicarea restricțiilor pentru circulația autovehiculelor (de toate tipurile, inclusiv pentru transportul public și cel industrial/comercial) mai vechi de 15 ani;
- modernizarea transportului public vechi prin substituirea acestuia cu mijloace de transport ecologic (electric);
- reglementarea intrării autovehiculelor în orașe și în centrul orașelor (pentru a reduce ambuteiajele și poluarea aerului);
- integrarea în politicile cu privire la transport a prevederilor de mediu ce țin de încurajarea utilizării combustibililor alternativi și a noilor tehnologii în toate tipurile de transport.

La fel, nici până la moment nu a fost aprobat noul regulament privind inspecția tehnică periodică. Un proiect a fost inițiat încă în anul 2016, iar Guvernul urma să transpună Directiva Europeană până în septembrie 2018. Actuala [Hotărâre de Guvern nr. 1047/1999](#) este depășită și nu răspunde adecvat problemelor din transport. Formalitatea acestui exercițiu este cauza principală a numărului ridicat de automobile poluante care circulă fără filtrul de particule pe drumurile naționale. Conform Planului național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027, un astfel de Regulament urmează să fie aprobat în luna iunie 2024.

Prin urmare, observăm faptul că la nivelul autorităților există o tendință de a aproba documente de politici care formal să răspundă la obiectivele ambițioase asumate, precum realizarea Obiectivelor de Dezvoltare Durabilă sau angajamentelor asumate ca urmare a Acordului de la Paris și conferințelor COP. În realitate însă, se implementează politici înguste care sunt în contradicție cu prioritățile trasate de către aceste documente și care contravin interesului public. Pe de o parte, autoritățile au facilitat și subvenționat legalizarea a peste 10,000 de automobile poluante pe diesel, ca ulterior, prin noua Strategie de Mediu să implementeze un program de stat pentru eliminarea treptată a mașinilor vechi, care cel mai

probabil va include și o componentă financiară. Ambele politici generând costuri substanțiale pentru bugetul de stat.

Acest studiu de caz, scoate în evidență mecanismele defectuoase de elaborare de politici și nerespectarea cadrului național de planificare strategică. Deși noul cadru de planificare a fost aprobat încă în 2020 ([HG nr. 386/2020](#)), observăm că în continuare există neconcordanță între documente, fiind aprobate politici publice care se bat cap în cap. În rezultat, avem un număr mare de documente de politici care nu comunică între ele, generând atât dublări, cât și contradicții. Totodată, nu este asigurată o aliniere cu procesul de planificare bugetară, iar monitorizarea și evaluarea nu generează informații relevante care să îmbunătățească calitatea viitoarelor documente de politici publice.



Institutul pentru Politici și Reforme Europene (IPRE) a fost înființat în martie 2015 în calitate de centru de analiză și cercetare (eng.: think-tank) independent, non-profit și apolitic. Misiunea IPRE este de a accelera integrarea europeană a Republicii Moldova prin promovarea reformelor sistemice, sporirea democrației participative și consolidarea rolului cetățenilor în procesele decizionale la nivel național și local.

IPRE este membru al Platformei Naționale a Forumului Societății Civile a Parteneriatului Estic (www.eap-csf.eu), co-inițiator al Forumului Think-Tank al Parteneriatului Estic lansat în 2017 la Chișinău, membru al Rețelei de Think Tanks privind Parteneriatul Estic lansat în 2020 (EaP Think Tank Network), membru al Rețelei OSCE de Think Tanks și Instituții Academice (<https://osce-network.net/>) și membru asociat al SELDI - www.seldi.net).

Adresa: Str. București 90, of. 20
Chișinău, MD-2001, Republica Moldova
Tel.: + 373 22 788 989
E-mail: info@ipre.md
Web: www.ipre.md

