

ACCIZE MAI MARI ASTĂZI, PREȚURI MAI MARI MÂINE: STATUL ÎNCASEAZĂ MAI MULT, DAR CINE PLĂTEȘTE ÎN FINAL?

Declarația Mișcării Civice „Construim Încredere” privind modificările accizelor propuse pentru anul 2027

Republica Moldova are nevoie de o politică fiscală predictibilă și de apropierea graduală de standardele Uniunii Europene, dar armonizarea fiscală nu poate însemna doar taxe mai mari, aplicate într-un ritm pe care economia și oamenii îl vor resimți imediat.

Analiza modificărilor propuse pentru 2027 arată că majorarea accizelor la carburanți și autoturisme nu va afecta doar șoferii sau importatorii auto. **Costurile suplimentare se pot transmite prin transport și logistică în întreaga economie și, în final, în prețurile plătite de cetățeni.**

CARBURANȚI MAI SCUMPI: STATUL ADAUGĂ PRESIUNE FISCALĂ PESTE PREȚURILE DEJA RIDICATE

Proiectul propune pentru 2027 majorarea accizei la **benzină cu 10%**, iar la **motorină cu 20% într-un singur an**. În cazul motorinei, majorările vor continua și în 2028 și 2029.

Numai această modificare poate adăuga în prețul final, inclusiv efectul TVA, aproximativ **0,86 lei/litru la benzină și 0,80 lei/litru la motorină**, chiar dacă celelalte componente ale prețului rămân neschimbate.

Dar acciza mai mare nu vine singură.

Peste aceasta se suprapune aportul de **0,48 lei pentru fiecare litru de benzină și motorină**, destinat constituirii și menținerii stocurilor de urgență. Luând în calcul și TVA, efectul acestei componente poate ajunge la aproximativ **0,58 lei/litru**.

În total, cele două măsuri pot adăuga în prețul final:

- **aproximativ +1,43 lei/litru la benzină;**
- **aproximativ +1,38 lei/litru la motorină.**

Și aceasta în condițiile în care, la începutul lunii august 2026, prețurile maxime analizate erau deja de aproximativ **30,77 lei/litru pentru benzina COR 95 și 32,54 lei/litru pentru motorină**.

Cu alte cuvinte, peste un preț deja afectat de factorii externi, statul adaugă o presiune fiscală suplimentară.

MOTORINA MAI SCUMĂ NU RĂMÂNE LA POMPĂ. AJUNGE ÎN PREȚUL PRODUSELOR

Efectul majorării accizei la motorină nu se limitează la prețul plătit de șoferi. Motorina este unul dintre principalele costuri ale transportului rutier de mărfuri, iar creșterea acestui cost se poate transmite mai departe în economie.

Pentru un camion care consumă aproximativ **3.000 de litri lunar**, majorarea accizei și aportul pentru stocurile de urgență înseamnă împreună circa **3.450 lei în plus pe lună**, înainte de TVA — aproximativ **41.400 lei pe an pentru un singur camion și 414.000 lei pe an pentru o flotă de zece camioane**.

Transportatorul fie suportă acest cost din propria marjă, fie îl transferă în tariful serviciului. Iar transportul intră în costul alimentelor, produselor agricole, medicamentelor, materialelor de construcție, bunurilor importate și al produselor industriale.

De aceea, majorarea accizei la motorină nu este doar problema transportatorilor. Este o presiune asupra costurilor din întreaga economie, care poate ajunge, în final, în prețurile plătite de fiecare dintre noi.

PROTEJĂM AGRICULTORUL LA PRODUCȚIE, DAR COSTUL POATE REVENI PRIN TRANSPORT

Proiectul recunoaște impactul majorării accizei asupra agriculturii și prevede pentru 2027 posibilitatea restituirii unei părți importante – de până la **90%** – din acciza aferentă motorinei utilizate în lucrările agricole și horticole. Considerăm această măsură justificată.

Dar politica trebuie urmărită pe întregul lanț economic.

Fermierului i se poate restitui acciza pentru motorina utilizată la producție, însă produsele agricole trebuie ulterior transportate către depozite, procesatori, piețe și magazine. Dacă transportatorul suportă integral costurile suplimentare, **o parte din costul compensat la etapa producerii poate reapărea ulterior printr-un cost logistic mai mare.**

De aceea, este necesară evaluarea impactului nu doar asupra unor sectoare luate separat, ci asupra întregului lanț de formare a prețului.

AUTOTURISME MAI SCUMPE ȘI UN SEMNAL CONTRADICTORIU PENTRU TRANZIȚIA VERDE

Proiectul majorează cu aproximativ **10%** și cotele accizelor aplicabile autoturismelor.

Pentru autoturisme cu termen de exploatare de 0–2 ani, analiza arată că numai diferența de acciză poate însemna:

- benzină, 1.500 cm³ – **+1.830 lei**;
- benzină, 2.000 cm³ – **+3.780 lei**;
- diesel, 2.000 cm³ – **+6.220 lei**;
- diesel, 2.500 cm³ – **+7.775 lei**.

Pentru cetățeni, aceasta înseamnă un cost mai mare la import. Pentru importatori și dealeri – un necesar mai mare de finanțare, care poate fi transferat, cel puțin parțial, în prețul de vânzare. Pe termen mai lung, scumpirea importurilor poate încetini și procesul de înnoire a parcului auto.

Cea mai discutabilă modificare privește însă automobilele **plug-in hybrid**.

În prezent, acestea beneficiază de o reducere de **50% a accizei**. Proiectul reduce facilitatea la **25%**, concomitent cu majorarea cotei de bază.

Efectul este mult mai mare decât o simplă creștere cu 10%. Pentru exemplul analizat – un plug-in hybrid pe benzină de 2.000 cm³, cu termen de exploatare de 0–2 ani – acciza efectivă crește de la **18.900 lei la 31.185 lei**, adică cu **12.285 lei sau aproximativ 65%**.

Dacă vrem să înnoim parcul auto și să reducem emisiile, de ce diminuăm tocmai stimulentele fiscale pentru o tehnologie de tranziție către mobilitatea electrică?

Politica fiscală și politica de mediu trebuie să meargă în aceeași direcție, nu să se contrazică.

ARMONIZARE EUROPEANĂ – DA. DAR CU RITM ȘI CU EVALUAREA IMPACTULUI

Înțelegem argumentele pentru majorarea graduală a accizelor: apropierea de nivelurile minime aplicate în Uniunea Europeană, obiectivele de mediu și necesitatea veniturilor bugetare.

Dar armonizarea europeană nu înseamnă doar apropierea nivelului taxelor de cel european. Înseamnă și construirea unei economii capabile să le suporte.

Momentul și ritmul contează. Cu atât mai mult într-o economie dependentă de importurile de produse petroliere și vulnerabilă la evoluția cotațiilor internaționale și a cursului valutar.

De aceea, Mișcarea Civică „Construim Încredere” solicită:

1. **Reevaluarea ritmului de majorare a accizelor la carburanți în 2027 — cu 10% la benzină și 20% la motorină — și aplicarea unei creșteri etapizate**, astfel încât procesul de aliniere la cerințele Uniunii Europene să țină cont de capacitatea economiei și a populației de a absorbi costurile suplimentare.
2. **Corelarea calendarului majorărilor de accize la benzină și motorină cu evoluția efectivă a prețurilor la carburanți**, inclusiv posibilitatea temperării sau amânării creșterilor în perioadele în care șocurile externe determină deja prețuri foarte ridicate la pompă.
3. **Evaluarea unor măsuri temporare și strict țintite pentru sectoarele în care carburantul reprezintă o componentă majoră a costurilor**, în special pentru transportul rutier de mărfuri, astfel încât creșterea prețului motorinei să nu fie transferată integral în costul produselor și serviciilor.
4. **Mentținerea temporară a facilității de 50% pentru automobilele plug-in hybrid sau reducerea graduală a acesteia**, în locul trecerii imediate la 25%, pentru a nu descuraja înnoirea parcului auto și tranziția către vehicule cu emisii mai reduse.

Republica Moldova are nevoie de venituri bugetare. Dar acestea nu apar din nimic. **Sunt plătite de economie și, în final, de oameni.**

Când scumpești fiscal motorina, crește costul transportului. Când crește costul transportului, apare presiune asupra prețului produselor. Iar când taxele sunt majorate într-o perioadă în care prețurile sunt deja ridicate, statul riscă să amplifice presiunea pe care economia și cetățenii deja o suportă.

O politică fiscală responsabilă nu întreabă doar cât mai poate colecta statul. Întreabă și cât mai poate suporta economia.

Înainte de a majora taxele, Guvernul trebuie să spună nu doar cât va încasa în plus, ci și cât ne va costa, în final, pe noi toți.