

ANALIZA MODIFICĂRILOR PRIVIND ACCIZELE

Proiectul politicii fiscale pentru anul 2027 – carburanți și autoturisme

1. Majorarea accizelor la benzină și motorină

Proiectul politicii fiscale pentru anul 2027 prevede o majorare semnificativă a accizelor aplicate carburanților. Pentru benzină, cota accizei crește de la 9.456,12 lei/tonă în 2026 la 10.401,70 lei/tonă în 2027, ceea ce reprezintă o majorare de 10%. Pentru motorină, creșterea este mai accentuată: de la 3.978,95 lei/tonă la 4.774,70 lei/tonă, respectiv cu 20%.

În cazul motorinei, proiectul prevede continuarea creșterii în anii următori, până la 5.729,70 lei/tonă în 2028 și 6.875,60 lei/tonă în 2029, ceea ce menține presiunea fiscală și după anul 2027.

Carburant	Acciza 2026	Acciza 2027	Creștere
Benzină	9.456,12 lei/t	10.401,70 lei/t	+10%
Motorină	3.978,95 lei/t	4.774,70 lei/t	+20%

Impactul aproximativ pe litru

În structura actuală a prețului, acciza reprezintă aproximativ 7,17 lei/litru la benzină și 3,36 lei/litru la motorină. Majorarea pentru 2027 va adăuga, numai din acciză, aproximativ 0,72 lei/litru la benzină și 0,67 lei/litru la motorină. Deoarece TVA se aplică asupra prețului care include acciza, efectul final în preț la pompă este mai mare.

Carburant	Majorare acciză/litru	Impact aproximativ cu TVA
Benzină	+0,72 lei/l	~+0,86 lei/l
Motorină	+0,67 lei/l	~+0,80 lei/l

Prin urmare, chiar dacă cotațiile internaționale, cursul valutar și marja comercială ar rămâne neschimbate, simpla modificare fiscală poate determina o creștere a prețului la pompă de aproximativ 80 bani/litru la motorină și 86 bani/litru la benzină.

2. Aportul de 0,48 lei/litru pentru stocurile de urgență

Impactul accizei nu trebuie analizat izolat. Peste majorarea prevăzută pentru 2027 se suprapune aportul pentru constituirea și menținerea stocurilor de urgență de produse petroliere, stabilit la 0,48 lei pentru fiecare litru de benzină și motorină. Potrivit analizei de bază, aplicarea acestui aport a fost amânată pentru luna septembrie 2026.

Aportul este inclus în marja comercială specifică, ceea ce majorează componenta de preț înainte de TVA. În consecință, efectul final al aportului de 0,48 lei/litru poate ajunge la aproximativ 0,58 lei/litru după aplicarea TVA.

Astfel, economia va intra practic în anul 2027 cu această componentă suplimentară deja încorporată în costul carburantului, peste care se va aplica și acciza majorată.

3. Efectul cumulat asupra prețului carburanților

Carburant	Aport stocuri	Majorare acciză 2027	Impact cumulat înainte de TVA	Impact aproximativ cu TVA
Motorină	+0,48 lei/l	+0,67 lei/l	+1,15 lei/l	~+1,38 lei/l
Benzină	+0,48 lei/l	+0,72 lei/l	+1,20 lei/l	~+1,43 lei/l

Rezultă că presiunea suplimentară asupra prețului nu provine doar din acciză. Consumatorul va resimți succesiv aportul pentru stocurile de urgență și, din 2027, acciza mai mare. Pentru motorină, cele două măsuri pot adăuga aproximativ 1,15 lei/litru înainte de TVA și circa 1,38 lei/litru în prețul final; pentru benzină, efectul cumulat este de aproximativ 1,20 lei/litru înainte de TVA și circa 1,43 lei/litru cu TVA.

4. Majorarea intervine într-un context de prețuri deja ridicate

Momentul aplicării măsurilor este relevant. La începutul lunii august 2026, prețurile maxime analizate erau de circa 30,77 lei/litru pentru benzina COR 95 și 32,54 lei/litru pentru motorină. Prin urmare, majorarea fiscală nu este aplicată într-o perioadă cu carburanți ieftini, ci într-un context în care prețurile la pompă sunt deja foarte ridicate.

Republica Moldova este dependentă de importul produselor petroliere și rămâne expusă variațiilor cotațiilor internaționale și cursului valutar. În acest context, o majorare fiscală suplimentară riscă să amplifice efectul unor factori externi asupra prețului final.

5. Impactul asupra transportului și logisticii

Cea mai sensibilă este majorarea cu 20% a accizei la motorină, deoarece aceasta este carburantul predominant în transportul rutier de mărfuri. Pentru operatorii de transport, motorina reprezintă unul dintre cele mai importante costuri operaționale, iar acciza și aportul pentru stocurile de urgență rămân încorporate în costul efectiv al carburantului.

Scenariu	Doar majorarea accizei	Aport stocuri	Impact cumulat înainte de TVA
1 camion / 3.000 l lunar	~2.010 lei/lună	~1.440 lei/lună	~3.450 lei/lună
1 camion / 12 luni	~24.120 lei/an	~17.280 lei/an	~41.400 lei/an
10 camioane / 12 luni	~241.200 lei/an	~172.800 lei/an	~414.000 lei/an

Pentru transportator, alternativa este fie absorbția costului suplimentar prin reducerea marjei, fie includerea lui în tariful perceput clientului. Într-un sector caracterizat prin consum ridicat de carburant, este probabil ca cel puțin o parte din cost să fie transferată beneficiarilor serviciilor de transport.

Efectul nu se oprește la compania de transport. Costul logistic este inclus în prețul aproape tuturor mărfurilor: produse alimentare, materiale de construcție, bunuri importate, medicamente, produse industriale și bunuri de larg consum. Astfel, scumpirea motorinei poate genera un efect inflaționist în lanț, de la transportator la distribuitor și, în final, la consumator.

6. Agricultorii sunt protejați parțial, transportatorii nu

În cazul agriculturii, proiectul recunoaște în mod expres impactul creșterii accizei și prevede un mecanism de restituire pentru motorina utilizată în lucrările agricole și horticole. Pentru 2027 este avută în vedere rambursarea unei părți foarte importante din acciză, de până la 90%. În 2026 există deja un mecanism de compensare de 100% a cotei accizei de 3.978,95 lei/tonă pentru motorina procurată în cadrul campaniei de primăvară, în limitele programului aprobat.

Această susținere este justificată, deoarece prețul motorinei influențează direct costul producției agricole. Totuși, apare o diferență importantă de tratament față de transport și logistică. Dacă majorarea accizei este recunoscută ca un risc pentru competitivitatea agriculturii, aceeași logică economică este relevantă și pentru transportul rutier de mărfuri, unul dintre cei mai mari consumatori de motorină.

Chiar dacă fermierului i se restituie acciza aferentă motorinei utilizate în producție, produsul trebuie ulterior transportat către depozite, piețe, procesatori sau magazine. Dacă transportatorul nu beneficiază de nicio compensare, o parte din costul eliminat în etapa producției agricole poate reapărea ulterior sub forma unui cost logistic mai mare.

7. Tendința internațională în perioadele de prețuri ridicate

Comparația internațională arată o abordare diferită în perioadele de șoc energetic. Potrivit analizei de bază, reducerea taxelor asupra carburanților a fost utilizată pe scară largă ca instrument de atenuare a prețurilor. Sunt menționate, între altele, reduceri ale accizei la motorină în Letonia, reduceri temporare în Irlanda și apropierea de nivelurile minime permise în Polonia și Slovenia.

Analiza mai menționează măsuri mai ample în alte state, precum suspendări temporare sau reduceri ale taxării carburanților și forme de sprijin ținut pentru transportul rutier și agricultură. Prin contrast, Republica Moldova propune pentru 2027 o majorare de 10% a accizei la benzină și de 20% la motorină, peste aportul suplimentar pentru stocurile de urgență.

8. Majorarea accizelor pentru autoturisme

Pe lângă accizele la carburanți, proiectul majorează și cotele accizelor aplicabile autoturismelor de la poziția tarifară 8703. Compararea grilei pentru anul 2027 cu nivelurile aplicabile în 2026 arată o creștere de aproximativ 10% a cotelor exprimate în lei/cm³, indiferent de categoria principală a motorului. Quantumul concret al accizei continuă să depindă de capacitatea cilindrică și de termenul de exploatare al vehiculului.

Pentru autoturismele cu termen de exploatare de 0–2 ani, evoluția unor cote reprezentative este următoarea:

Tip autoturism (0–2 ani)	Cota 2026, lei/cm ³	Cota 2027, lei/cm ³	Creștere
Benzină – până la 1.000 cm ³	9,56	10,52	~10%
Benzină – 1.000–1.500 cm ³	12,23	13,45	~10%

Benzină – 1.500–2.000 cm ³	18,90	20,79	10%
Benzină – 2.000–3.000 cm ³	31,14	34,25	~10%
Benzină – peste 3.000 cm ³	55,60	61,16	10%
Diesel – până la 1.500 cm ³	12,23	13,45	~10%
Diesel – 1.500–2.500 cm ³	31,14	34,25	~10%
Diesel – peste 2.500 cm ³	55,60	61,16	10%

Deși majorarea procentuală este relativ uniformă, efectul în sumă absolută este mai mare pentru motoarele cu capacitate cilindrică ridicată, deoarece acciza se determină prin înmulțirea cotei în lei/cm³ cu volumul motorului. Exemplele de mai jos sunt orientative pentru autoturisme cu termen de exploatare de 0–2 ani și reflectă numai acciza.

Exemplu	Acciza 2026	Acciza 2027	Diferență
Benzină, 1.500 cm ³	18.345 lei	20.175 lei	+1.830 lei
Benzină, 2.000 cm ³	37.800 lei	41.580 lei	+3.780 lei
Diesel, 2.000 cm ³	62.280 lei	68.500 lei	+6.220 lei
Diesel, 2.500 cm ³	77.850 lei	85.625 lei	+7.775 lei

Regimul autoturismelor hibride

Un efect distinct apare în cazul vehiculelor hibride. În regimul actual, autoturismele hibride fără încărcare externă de la pozițiile 870340 și 870350000 beneficiază de reducerea cu 25% a cotei accizei, iar vehiculele plug-in hybrid de la pozițiile 870360 și 870370000 beneficiază de reducerea cu 50%. Proiectul propune o reducere unică de 25% pentru toate cele patru poziții. Vehiculele de tip micro hybrid și mild hybrid rămân excluse de la facilitate.

În consecință, pentru hibridele clasice majorarea efectivă va urma în principal creșterea de aproximativ 10% a cotei de bază. Pentru plug-in hybrid însă, efectul este mult mai pronunțat: pe lângă majorarea cotei de bază, facilitatea se reduce de la 50% la 25%. Matematic, pentru aceeași capacitate cilindrică și aceeași vechime, acciza efectiv datorată pentru un plug-in hybrid poate crește cu aproximativ 65% față de 2026.

Exemplu plug-in hybrid, benzină 2.000 cm ³ , 0–2 ani	2026	2027 proiect	Diferență
Cota de bază	18,90 lei/cm ³	20,79 lei/cm ³	+10%
Acciza de bază	37.800 lei	41.580 lei	+3.780 lei
Reducerea aplicabilă	50%	25%	Facilitate diminuată

Acciza efectivă	18.900 lei	31.185 lei	+12.285 lei (~65%)
-----------------	------------	------------	--------------------

Impact asupra pieței auto și mediului de afaceri

Pentru persoanele fizice care importă autoturisme, majorarea se reflectă direct în costul de vâmuire. Pentru importatori și dealerii auto, acciza mai mare majorează necesarul de finanțare la import și este probabil să fie transferată, cel puțin parțial, în prețul de vânzare. Efectul poate fi mai vizibil în segmentele cu motoare de capacitate mare și la vehiculele mai vechi, unde cotele în lei/cm³ sunt deja mai ridicate.

Pe termen mai larg, creșterea costului de import poate reduce ritmul de înnoire a parcului auto și poate determina o parte dintre consumatori să păstreze mai mult timp vehiculele existente sau să se orienteze către motoare de capacitate mai mică. Din perspectiva politicii de mediu, diminuarea facilității pentru plug-in hybrid este discutabilă: în loc să păstreze un stimulent fiscal mai puternic pentru tehnologii de tranziție cu utilizare parțială a propulsiei electrice, proiectul apropie tratamentul acestora de cel al hibridelor convenționale.

Concluzie privind autoturismele

Majorarea cu aproximativ 10% a cotelor de acciză pentru autoturisme reprezintă o creștere suplimentară a costului de import, care se adaugă celorlalte presiuni asupra prețurilor din economie. Deși procentul pare moderat, impactul în lei poate ajunge la câteva mii sau chiar zeci de mii de lei pentru un singur automobil, în funcție de capacitatea cilindrică și vechime. Cel mai sensibil element este însă reducerea facilității pentru plug-in hybrid de la 50% la 25%, care, combinată cu majorarea cotei de bază, poate conduce la o creștere efectivă a accizei de aproximativ 65%. Această modificare merită reevaluată din perspectiva obiectivelor de înnoire a parcului auto și de stimulare a vehiculelor cu emisii mai reduse. O abordare mai graduală sau menținerea temporară a facilității de 50% pentru plug-in hybrid ar reduce riscul unei scumpiri bruște și ar păstra un stimulent pentru tranziția către tehnologii mai eficiente.

Concluzie

Majorarea accizelor la carburanți poate fi justificată prin apropierea graduală de nivelurile minime de accizare aplicate în Uniunea Europeană, prin obiective de mediu și prin necesitatea unor venituri bugetare suplimentare. Totuși, ritmul și momentul aplicării sunt discutabile. În special, creșterea cu 20% a accizei la motorină se suprapune peste aportul de 0,48 lei/litru pentru stocurile de urgență și intervine într-un context în care prețul carburantului este deja foarte ridicat. Luate împreună, cele două măsuri pot adăuga aproximativ 1,38 lei/litru în prețul final al motorinei, chiar dacă restul componentelor ar rămâne neschimbate.

Riscul principal este ca politica fiscală să amplifice un șoc de preț provenit deja din exterior. Efectele vor fi resimțite în special de transportatori și operatorii logistici și, prin intermediul acestora, de întreaga economie. Facilitatea acordată agricultorilor este justificată, dar lipsa unui mecanism similar, cel puțin parțial, pentru transportul rutier de mărfuri poate face ca o parte din cost să reapară ulterior în prețurile produselor, inclusiv ale celor agricole.

O abordare mai prudentă ar putea presupune etapizarea majorării accizei la motorină, corelarea acesteia cu nivelul efectiv al prețului la pompă și examinarea unui mecanism de compensare sau restituire parțială pentru transportatorii de mărfuri în perioadele cu prețuri

internaționale foarte ridicate. Astfel, obiectivul de armonizare fiscală ar putea fi urmărit fără transferarea într-un interval scurt a unei sarcini disproporționate asupra transportului, logisticii și consumatorului final.

Separat, majorarea cu aproximativ 10% a accizelor pentru autoturisme va crește costul importului și poate fi transferată în prețurile de vânzare. Pentru plug-in hybrid, reducerea facilității de la 50% la 25% produce un efect mult mai sever decât simpla indexare a cotelor și poate diminua atractivitatea unei categorii de vehicule care ar putea contribui la tranziția către un parc auto cu emisii mai reduse.