

АНАЛИЗ ИЗМЕНЕНИЙ В ЧАСТИ АКЦИЗОВ

Проект налоговой политики на 2027 год — топливо и легковые автомобили

1. Повышение акцизов на бензин и дизельное топливо

Проект налоговой политики на 2027 год предусматривает существенное повышение акцизов на топливо. Для бензина ставка акциза увеличивается с 9 456,12 леев/тонну в 2026 году до 10 401,70 леев/тонну в 2027 году, что соответствует росту на 10%. Для дизельного топлива повышение более значительное: с 3 978,95 леев/тонну до 4 774,70 леев/тонну, то есть на 20%.

В случае дизельного топлива проект предусматривает дальнейшее повышение в последующие годы — до 5 729,70 леев/тонну в 2028 году и 6 875,60 леев/тонну в 2029 году, что означает сохранение налоговой нагрузки и после 2027 года.

Топливо	Акциз 2026	Акциз 2027	Рост
Бензин	9 456,12 леев/т	10 401,70 леев/т	+10%
Дизельное топливо	3 978,95 леев/т	4 774,70 леев/т	+20%

Приблизительное влияние на один литр

В нынешней структуре цены акциз составляет приблизительно 7,17 лея/литр для бензина и 3,36 лея/литр для дизельного топлива. Повышение в 2027 году добавит только за счёт акциза около 0,72 лея/литр к цене бензина и 0,67 лея/литр к цене дизельного топлива. Поскольку НДС начисляется на цену, уже включающую акциз, итоговое влияние на цену на АЗС будет выше.

Топливо	Увеличение акциза на литр	Приблизительное влияние с НДС
Бензин	+0,72 лея/л	~+0,86 лея/л
Дизельное топливо	+0,67 лея/л	~+0,80 лея/л

Таким образом, даже если международные котировки, валютный курс и торговая маржа останутся неизменными, одно лишь изменение налоговой нагрузки способно привести к росту цены на АЗС примерно на 80 банов за литр дизельного топлива и 86 банов за литр бензина.

2. Взнос в размере 0,48 лея/литр на формирование аварийных запасов

Влияние акциза нельзя рассматривать изолированно. Помимо предусмотренного на 2027 год повышения, действует также взнос на создание и поддержание аварийных запасов нефтепродуктов, установленный в размере 0,48 лея за каждый литр бензина и дизельного топлива. Согласно базовому анализу, введение данного взноса было отложено до сентября 2026 года.

Взнос включается в специальную торговую маржу, тем самым увеличивая ценовой компонент до начисления НДС. В результате окончательный эффект взноса в размере 0,48 лея/литр после начисления НДС может достигать приблизительно 0,58 лея/литр.

Таким образом, экономика фактически войдёт в 2027 год уже с этим дополнительным компонентом, включённым в стоимость топлива, поверх которого будет применяться также повышенный акциз.

3. Совокупное влияние на цену топлива

Топливо	Взнос аварийные запасы	на Повышение акциза в 2027 году	Совокупное влияние до НДС	Приблизительное влияние с НДС
Дизельное топливо	+0,48 лея/л	+0,67 лея/л	+1,15 лея/л	~+1,38 лея/л
Бензин	+0,48 лея/л	+0,72 лея/л	+1,20 лея/л	~+1,43 лея/л

Таким образом, дополнительное давление на цены обусловлено не только акцизом. Потребитель последовательно ощутит воздействие взноса на аварийные запасы, а с 2027 года — и повышенного акциза.

Для дизельного топлива обе меры могут добавить приблизительно 1,15 лея/литр до НДС и около 1,38 лея/литр к конечной цене; для бензина совокупный эффект составит примерно 1,20 лея/литр до НДС и около 1,43 лея/литр с НДС.

4. Повышение происходит в условиях уже высоких цен

Момент введения мер имеет значение. В начале августа 2026 года проанализированные максимальные цены составляли около 30,77 лея/литр для бензина А-95 и 32,54 лея/литр для дизельного топлива. Таким образом, повышение налоговой нагрузки происходит не в период дешёвого топлива, а в условиях, когда цены на АЗС уже являются очень высокими.

Республика Молдова зависит от импорта нефтепродуктов и остаётся подверженной колебаниям международных котировок и валютного курса. В этих условиях дополнительное повышение налоговой нагрузки рискует усилить влияние внешних факторов на конечную цену.

5. Влияние на транспорт и логистику

Наиболее чувствительным является повышение акциза на дизельное топливо на 20%, поскольку именно оно является основным видом топлива в автомобильных грузоперевозках. Для транспортных операторов дизельное топливо представляет собой одну из важнейших операционных затрат, при этом акциз и взнос на аварийные запасы остаются включёнными в фактическую стоимость топлива.

Сценарий	Только акциза	повышение Ввоз на аварийные запасы	Совокупное влияние до НДС
1 грузовик / 3 000 л в месяц	~2 010 леев/месяц	~1 440 леев/месяц	~3 450 леев/месяц
1 грузовик / 12 месяцев	~24 120 леев/год	~17 280 леев/год	~41 400 леев/год
10 грузовиков / 12 месяцев	~241 200 леев/год	~172 800 леев/год	~414 000 леев/год

Для перевозчика существует два варианта: либо поглотить дополнительные расходы за счёт сокращения собственной маржи, либо включить их в тариф, взимаемый с клиента. В секторе, характеризующемся высоким потреблением топлива, весьма вероятно, что по крайней мере часть дополнительных расходов будет переложена на получателей транспортных услуг.

Эффект не ограничивается транспортной компанией. Логистические расходы включены в стоимость практически всех товаров: продуктов питания, строительных материалов, импортных товаров, лекарств, промышленной продукции и товаров широкого потребления. Таким образом, подорожание дизельного топлива способно вызвать цепной инфляционный эффект — от перевозчика к дистрибьютору и, в конечном итоге, к потребителю.

6. Сельхозпроизводители защищены частично, перевозчики — нет

В сельском хозяйстве проект прямо признаёт влияние повышения акциза и предусматривает механизм возврата акциза на дизельное топливо, используемое при сельскохозяйственных и садоводческих работах. На 2027 год предусматривается возмещение весьма значительной части акциза — до 90%.

В 2026 году уже действует механизм компенсации 100% ставки акциза в размере 3 978,95 леев/тонну на дизельное топливо, приобретённое в рамках весенней сельскохозяйственной кампании, в пределах утверждённой программы.

Такая поддержка является обоснованной, поскольку цена дизельного топлива напрямую влияет на себестоимость сельскохозяйственной продукции. Однако возникает существенная разница в подходе к транспортному и логистическому сектору. Если повышение акциза признаётся риском для конкурентоспособности сельского хозяйства, та же экономическая логика применима и к автомобильным грузоперевозкам — одному из крупнейших потребителей дизельного топлива.

Даже если фермеру возмещается акциз на дизельное топливо, использованное в производстве, произведённую продукцию впоследствии необходимо доставить на склады, рынки, перерабатывающие предприятия или в магазины. Если перевозчик не получает никакой компенсации, часть затрат, устранённых на стадии сельскохозяйственного производства, может вновь возникнуть позднее в форме более высоких логистических расходов.

7. Международная практика в периоды высоких цен

Международное сравнение показывает иной подход в периоды энергетических ценовых шоков. Согласно базовому анализу, снижение налогов на топливо широко использовалось в качестве инструмента смягчения роста цен.

В частности, упоминаются снижение акциза на дизельное топливо в Латвии, временные сокращения в Ирландии, а также приближение ставок к минимально разрешённым уровням в Польше и Словении.

Анализ также указывает на более масштабные меры в других государствах, включая временное приостановление или сокращение налогообложения топлива и различные формы адресной поддержки автомобильного транспорта и сельского хозяйства.

На этом фоне Республика Молдова предлагает на 2027 год повышение акциза на бензин на 10% и на дизельное топливо на 20%, дополнительно к взносу на аварийные запасы.

8. Повышение акцизов на легковые автомобили

Помимо акцизов на топливо, проект также увеличивает ставки акцизов на легковые автомобили товарной позиции 8703. Сравнение тарифной сетки на 2027 год с уровнями, применяемыми в 2026 году, показывает рост примерно на 10% ставок, выраженных в леех/см³, независимо от основной категории двигателя.

Конкретный размер акциза по-прежнему зависит от рабочего объёма двигателя и срока эксплуатации транспортного средства.

Для легковых автомобилей со сроком эксплуатации 0–2 года изменение некоторых репрезентативных ставок выглядит следующим образом:

Тип автомобиля (0–2 года)	Ставка 2026, леев/см ³	Ставка 2027, леев/см ³	Рост
Бензин — до 1 000 см ³	9,56	10,52	~10%
Бензин — 1 000–1 500 см ³	12,23	13,45	~10%
Бензин — 1 500–2 000 см ³	18,90	20,79	10%
Бензин — 2 000–3 000 см ³	31,14	34,25	~10%
Бензин — свыше 3 000 см ³	55,60	61,16	10%
Дизель — до 1 500 см ³	12,23	13,45	~10%
Дизель — 1 500–2 500 см ³	31,14	34,25	~10%
Дизель — свыше 2 500 см ³	55,60	61,16	10%

Хотя процентное повышение является относительно равномерным, эффект в абсолютном выражении выше для двигателей большого объёма, поскольку акциз рассчитывается путём умножения ставки в леех/см³ на рабочий объём двигателя.

Приведённые ниже примеры являются ориентировочными для автомобилей со сроком эксплуатации 0–2 года и отражают исключительно сумму акциза.

Пример	Акциз 2026	Акциз 2027	Разница
Бензин, 1 500 см ³	18 345 леев	20 175 леев	+1 830 леев
Бензин, 2 000 см ³	37 800 леев	41 580 леев	+3 780 леев
Дизель, 2 000 см ³	62 280 леев	68 500 леев	+6 220 леев
Дизель, 2 500 см ³	77 850 леев	85 625 леев	+7 775 леев

Режим налогообложения гибридных автомобилей

Отдельный эффект возникает в отношении гибридных транспортных средств. В действующем режиме гибридные автомобили без возможности внешней зарядки по товарным позициям 870340 и 870350000 пользуются снижением ставки акциза на 25%, а автомобили plug-in hybrid по позициям 870360 и 870370000 — снижением на 50%.

Проект предлагает установить единую скидку в размере 25% для всех четырёх товарных позиций. Автомобили типа micro hybrid и mild hybrid по-прежнему исключаются из этой льготы.

Следовательно, для обычных гибридов фактическое повышение будет в основном следовать за ростом базовой ставки примерно на 10%. Для plug-in hybrid эффект будет значительно более выраженным: наряду с повышением базовой ставки льгота сокращается с 50% до 25%.

Математически при одинаковом объёме двигателя и одинаковом возрасте автомобиля фактически подлежащий уплате акциз на plug-in hybrid может увеличиться примерно на 65% по сравнению с 2026 годом.

Пример: plug-in hybrid, бензин, 2 000 см ³ , 0–2 года	2026	Проект 2027	Разница
Базовая ставка	18,90 лея/см ³	20,79 лея/см ³	+10%
Базовый акциз	37 800 леев	41 580 леев	+3 780 леев
Применяемая скидка	50%	25%	Льгота сокращена
Фактический акциз	18 900 леев	31 185 леев	+12 285 леев (~65%)

Влияние на автомобильный рынок и деловую среду

Для физических лиц, импортирующих легковые автомобили, повышение напрямую отражается на стоимости таможенного оформления. Для импортёров и автомобильных дилеров более высокий акциз увеличивает объём финансирования, необходимый на этапе импорта, и, вероятнее всего, будет хотя бы частично переложен на продажную цену.

Эффект может быть особенно заметным в сегментах автомобилей с двигателями большого объема и в отношении более старых транспортных средств, для которых ставки в лях/см³ уже являются более высокими.

В более долгосрочной перспективе рост стоимости импорта способен замедлить обновление автомобильного парка и побудить часть потребителей дольше эксплуатировать существующие автомобили либо выбирать машины с меньшим объемом двигателя.

С точки зрения экологической политики сокращение льготы для plug-in hybrid представляется спорным: вместо сохранения более сильного налогового стимула для переходных технологий, частично использующих электрическую тягу, проект приближает их налоговый режим к обычным гибридным автомобилям.

Вывод по легковым автомобилям

Повышение ставок акциза на легковые автомобили приблизительно на 10% представляет собой дополнительный рост стоимости импорта, который накладывается на другие ценовые факторы в экономике.

Хотя процентное повышение может показаться умеренным, его эффект в лях способен составить несколько тысяч или даже десятки тысяч леев на один автомобиль в зависимости от объема двигателя и его возраста.

Наиболее чувствительным элементом является сокращение льготы для plug-in hybrid с 50% до 25%, которое в сочетании с повышением базовой ставки может привести к фактическому росту акциза примерно на 65%.

Это изменение заслуживает повторной оценки с точки зрения целей обновления автомобильного парка и стимулирования транспортных средств с более низким уровнем выбросов. Более постепенный подход либо временное сохранение 50-процентной льготы для plug-in hybrid позволили бы снизить риск резкого подорожания и сохранить стимул для перехода к более эффективным технологиям.

Заключение

Повышение акцизов на топливо может быть обосновано постепенным приближением к минимальным уровням акцизного налогообложения, применяемым в Европейском союзе, экологическими целями и необходимостью получения дополнительных бюджетных доходов.

Однако темпы и момент введения этих изменений вызывают вопросы. В частности, повышение акциза на дизельное топливо на 20% накладывается на взнос в размере 0,48 лья/литр на аварийные запасы и происходит в условиях, когда стоимость топлива уже находится на очень высоком уровне.

В совокупности эти две меры могут добавить приблизительно 1,38 лья/литр к конечной цене дизельного топлива даже при условии, что все остальные компоненты цены останутся неизменными.

Основной риск заключается в том, что налоговая политика может усилить ценовой шок, источник которого уже находится за пределами страны. Наиболее существенное воздействие ощутят транспортные и логистические операторы, а через них — экономика в целом.

Льгота, предоставляемая сельхозпроизводителям, является обоснованной, однако отсутствие аналогичного, хотя бы частичного, механизма для автомобильных грузоперевозок способно привести к тому, что часть расходов позднее вновь возникнет в ценах товаров, включая сельскохозяйственную продукцию.

Более осторожный подход мог бы предусматривать поэтапное повышение акциза на дизельное топливо, его увязку с фактическим уровнем цен на АЗС, а также рассмотрение механизма частичной компенсации или возврата для грузовых перевозчиков в периоды особенно высоких международных цен на топливо.

Это позволило бы двигаться к цели налоговой гармонизации, не перекладывая за короткий период непропорционально высокую нагрузку на транспортный сектор, логистику и конечного потребителя.

Отдельно следует отметить, что повышение акцизов на легковые автомобили примерно на 10% увеличит стоимость импорта и может быть переложено на розничные цены.

В отношении plug-in hybrid сокращение льготы с 50% до 25% создаёт значительно более серьёзный эффект, чем простая индексация ставок, и может снизить привлекательность категории автомобилей, способных способствовать переходу к автомобильному парку с более низким уровнем выбросов.