



**Parlamentul României
Camera Deputaților**

Grupul Parlamentar al Alianței pentru Unirea Românilor

ÎNTREBARE PARLAMENTARĂ

Către: **Ministerul Finanțelor, domnului ministru Alexandru Nazare**

De la: **Domnul Petre PUȘCAȘU, deputat în circumscripția electorală nr.31 Prahova**

Subiectul întrebării: Pierderea avantajului carburanților ieftini, povara fiscală asupra prețului la pompă și impactul asupra unei țări producătoare și rafinatoare de petrol

Domnule ministru,

O analiză a Asociației Energia Inteligentă, realizată pe baza datelor din Weekly Oil Bulletin al Comisiei Europene¹, arată că România a pierdut, în doar trei ani, unul dintre puținele sale avantaje economice de durată: prețul scăzut la carburanți – dacă, în 2023, benzina costa între 1,33 și 1,40 euro pe litru, iar motorina între 1,41 și 1,52 euro pe litru, plasând țara între

¹ <https://asociațiaenergiainteligenta.ro/in-doar-3-ani-de-la-cea-mai-ieftina-benzina-din-europa-la-cea-mai-mare-povara-pentru-romani/>

cele mai ieftine piețe din Uniune, în iunie 2026 benzina a ajuns la aproximativ 1,82–1,84 euro pe litru, peste media europeană, iar motorina în jur de 1,80 euro pe litru, iar România a urcat, astfel, pe locurile 11–14 în clasamentul european al prețurilor.

Problema de fond, semnalată de analiză, domnule ministru, nu este însă poziția nominală, ci raportul dintre prețuri și venituri și, la acest indicator, România se află pe primul loc în Uniunea Europeană ca povară, un cetățean cu salariul mediu putând cumpăra aproximativ 608 litri de carburant pe lună, cel mai redus nivel din Uniune. Cu alte cuvinte, am ajuns la o convergență a prețurilor cu Occidentul, fără o convergență a veniturilor.

Această situație este dublată de un paradox: România extrage petrol, deține rafinării și are acces la resursele din Marea Neagră, dar plătește prețuri apropiate de cele din Germania, Austria sau Belgia. Analiza atrage atenția că, în ultimii trei ani, accizele au crescut cu aproximativ 61% la benzină și 62% la motorină, iar TVA încasată a crescut odată cu scumpirea, astfel încât statul a devenit unul dintre principalii beneficiari ai inflației, la un preț de circa 9,2 lei pe litru o parte semnificativă revenind bugetului sub formă de taxe.

Întrucât cadrul fiscal este stabilit prin Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, Titlul VIII², iar de la 1 iulie 2026 a încetat măsura de reducere a accizei la motorină, domnule ministru, vă rog să îmi comunicați următoarele:

1. Care a fost evoluția nivelului accizei la benzină și motorină în perioada 2023–2026, exprimată în lei pe mia de litri și pe litru, inclusiv actualizările succesive, și care a fost valoarea totală a

² <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliuDocument/171282>

încasărilor bugetare din accize pe carburanți în fiecare dintre acești ani.

2. Care a fost valoarea totală a TVA încasate din vânzarea de carburanți în perioada 2023–2026 și cât reprezintă, în prezent, ponderea cumulată a taxelor și impozitelor (acciză și TVA) în prețul final al unui litru de benzină și al unui litru de motorină.
3. Ce se întâmplă, de la 1 iulie 2026, la încetarea măsurii de reducere a accizei la motorină, care este impactul estimat asupra prețului la pompă, din ce motiv măsura nu poate fi prelungită și ce soluții alternative are în vedere ministerul pentru a limita efectul asupra consumatorilor și transportatorilor.
4. Recunoaște și utilizează ministerul indicatorul puterii de cumpărare exprimat în litri de carburant raportați la salariul mediu, la care România se află pe ultimul loc în Uniune, și ce analize proprii deține privind impactul acestui raport asupra populației și asupra economiei.
5. Cum explică ministerul faptul că o țară producătoare și rafinatoare de petrol plătește prețuri la pompă apropiate de cele din state occidentale fără producție internă comparabilă și ce pârghii fiscale și de reglementare deține statul pentru a transforma această resursă internă într-un avantaj real pentru cetățean.
6. Ce taxe suplimentare au fost aplicate sectorului energetic și producătorilor de carburanți în ultimii ani, în ce măsură acestea se transferă în prețul final suportat de consumator și ce evaluare de impact a fost realizată înainte de instituirea lor.
7. Ce măsuri are în vedere statul român pentru protejarea consumatorilor și a competitivității economiei, prin comparație cu alte state membre, precum Polonia, care a redus TVA la carburanți și a prelungit măsurile de plafonare, și dacă se ia în calcul o reducere a fiscalității aplicate carburanților.

8. Care este contribuția la bugetul de stat și la bugetele locale a activității de rafinare desfășurate în județul Prahova, câți angajați depind de acest sector la nivelul județului și cum se justifică, față de cetățenii dintr-un județ în care se rafinează petrol, plata unor prețuri la pompă comparabile cu cele din state occidentale fără producție internă.

Solicit răspuns scris.

Cu mulțumiri,

Petre PUȘCAȘU, deputat în circumscripția electorală nr.31 Prahova