



**Parlamentul României
Camera Deputaților
Grupul Parlamentar al Alianței pentru Unirea Românilor**

Întrebare parlamentară

Către: Ministerul Energiei,

În atenția domnului ministru interimar Ilie Bolojan

De către: Deputat A.U.R., Cristina Emanuela Dascălu, circumscripția nr. 24 Iași

Obiectul întrebării: Măsuri urgente de sprijin pentru populație și economie în contextul crizei energetice și al creșterii costului vieții

Stimate Domnule Ministru Interimar,

România traversează o perioadă în care presiunea fiscală se suprapune peste scumpirea energiei, a carburanților și a produselor de bază, iar efectele sunt suportate direct de populație și de mediul economic. Carburanții reprezintă unul dintre cele mai importante canale prin care majorarea costurilor energetice se propagă în întreaga economie: transport, agricultură, industrie, construcții, distribuție, servicii și, în final, prețul produselor achiziționate de fiecare familie.

La 14 august 2026, prețul motorinei standard a depășit în unele stații pragul de 10,5 lei/litru, atingând un nou maxim istoric în România. Într-o asemenea situație, politica fiscală nu poate fi tratată exclusiv prin prisma încasărilor bugetare, ci trebuie analizată și prin prisma efectului asupra puterii de cumpărare, competitivității economiei și costurilor suportate de cetățeni.

Problema este cu atât mai relevantă cu cât prețul final al carburantului include o componentă fiscală semnificativă, formată în principal din acciză și TVA. Pentru anul 2026, documentele fiscal-bugetare indică majorarea nivelurilor de accizare aplicabile benzinei și motorinei, iar veniturile din accize sunt estimate să ajungă la 2,6% din PIB. În același timp, cota standard de TVA a fost majorată la 21%, ceea ce amplifică efectul fiscal asupra prețului final plătit de consumator.

Guvernul a intervenit în primăvara acestui an prin reducerea temporară cu 30 de bani/litru a accizei la motorină, de la 2.804,29 lei/1.000 litri la 2.504,29 lei/1.000 litri, cu un impact bugetar estimat la aproximativ 610 milioane lei. Măsura a demonstrat că există instrumente fiscale prin care statul poate diminua temporar presiunea asupra consumatorilor, însă caracterul limitat al intervenției nu oferă o soluție suficientă într-un context în care volatilitatea pieței petroliere continuă.

În paralel, mai multe state europene au recurs la reduceri de accize, TVA sau alte forme de intervenție pentru a proteja populația și economia de efectele creșterii prețurilor la carburanți.

Din perspectiva unei politici economice orientate către protejarea cetățeanului român și a producătorului român, consider că Guvernul trebuie să explice de ce România continuă să colecteze o povară fiscală ridicată asupra carburantului într-un moment în care costurile energetice generează efecte în cascadă asupra întregii economii.

Reducerea temporară și ținută a taxării carburanților poate reprezenta o măsură de protecție economică, cu atât mai mult cu cât o diminuare a costului carburantului poate contribui la reducerea presiunilor inflaționiste și la scăderea costurilor de transport și producție.

Având în vedere cele prezentate, vă solicit să răspundeți punctual la următoarele întrebări:

1. Care este, la data de 14 august 2026, ponderea totală a TVA și accizei în prețul final al unui litru de benzină și al unui litru de motorină comercializate în România?
2. Care sunt încasările efective ale bugetului de stat din TVA și accize aferente carburanților în primele șapte luni ale anului 2026, comparativ cu aceeași perioadă din 2025?
3. Cu cât au crescut încasările statului din TVA aferent carburanților ca urmare a creșterii prețurilor la pompă și a cotei standard de TVA la 21%?

4. Ce impact bugetar ar avea o reducere temporară cu 50 de bani/litru a accizei la benzină și motorină, pentru o perioadă de șase luni?
5. Ce impact ar avea asupra prețului final suportat de consumator o asemenea reducere, luând în calcul și TVA?
6. Ce impact bugetar ar avea reducerea, pentru șase luni, a cotei TVA aplicabile carburanților de la 21% la 19%?
7. A elaborat Ministerul Finanțelor un scenariu privind o reducere simultană, temporară și ținută a accizei și TVA la carburanți? Dacă da, care sunt rezultatele simulării?
8. Care este motivul pentru care Guvernul nu a optat, în actualul context de criză energetică, pentru o reducere temporară a TVA și/sau a accizelor la carburanți, în condițiile în care alte state europene au recurs la asemenea măsuri?
9. Care este estimarea Guvernului privind evoluția prețului mediu al benzinei și motorinei până la sfârșitul anului 2026 și care este scenariul fiscal pregătit în cazul în care prețurile vor continua să crească?
10. Ce sumă suplimentară estimează Guvernul că va încasa la buget în anul 2026 ca urmare a menținerii actualelor niveluri de accizare și a cotei de TVA de 21%, în condițiile unor prețuri ridicate ale carburanților?
11. Consideră Guvernul că este justificat ca statul să obțină venituri fiscale suplimentare tocmai din scumpirea unui produs indispensabil populației și economiei? Vă solicit să fundamentați răspunsul prin date bugetare.
12. Ce măsuri fiscale sunt pregătite pentru protejarea categoriilor puternic dependente de carburant – transportatori, fermieri, producători agricoli, IMM-uri, operatori de transport persoane și distribuție?
13. Are Guvernul în vedere instituirea unui mecanism automat de reducere temporară a accizei, declanșat atunci când prețul petrolului sau prețul mediu al carburanților depășește anumite praguri?
14. Analizează Guvernul posibilitatea stabilirii unui plafon fiscal temporar pentru carburanți, astfel încât creșterile excepționale ale prețului petrolului să nu fie amplificate suplimentar prin taxare?
15. Care este valoarea totală a măsurilor de sprijin acordate până în prezent populației și economiei pentru compensarea creșterii prețurilor la carburanți și care este valoarea acestora raportată la veniturile suplimentare colectate de stat din taxarea carburanților?

16. În condițiile în care prețul carburanților influențează direct prețul alimentelor, transportului și serviciilor, a calculat Ministerul Finanțelor efectul unei reduceri a accizei asupra inflației și asupra puterii de cumpărare a populației?

17. Care este poziția oficială a Guvernului privind propunerea unei reduceri temporare cu minimum 50 de bani/litru a poverii fiscale asupra carburanților, până la stabilizarea pieței internaționale a petrolului?

18. Dacă Guvernul respinge o asemenea măsură, vă solicit să prezentați calculul economic și bugetar concret care justifică menținerea actualului nivel de taxare și să precizați care este alternativa prin care intenționați să protejați puterea de cumpărare a populației.

19. Ce măsuri fiscale sunt prevăzute pentru situația în care prețul motorinei și benzinei va continua să crească în următoarele luni și care este pragul de preț la care Guvernul consideră că este necesară o nouă intervenție fiscală?

Solicít răspuns în scris, în termenul prevăzut de lege.

Vă mulțumesc!

Cu deosebită considerație,

Prof. Univ. Dr. Cristina-Emanuela Dascălu,

Deputat în circumscripția electorală nr.24, Iași,

Vicepreședinte al Comisiei pentru Învățăământ din Camera Deputaților