

## AEI: România, producator important de titei în UE, dar cu preturi la carburanti aliniate pietei europene

**Preturile la benzina si motorina în România sunt aliniate nivelurilor regionale, fiind determinate de costurile de rafinare, transport si taxare, chiar daca tara noastra se numara printre principalii producatori de titei din Uniunea Europeana, arata o analiza realizata de Asociatia Energia Inteligenta (AEI).**

"România se afla într-o situatie care, la prima vedere, pare paradoxala. Desi este al treilea cel mai mare producator de titei din Uniunea Europeana, dupa Italia si Danemarca, pretul carburantului la pompa o plaseaza abia în prima jumatate a clasamentului european. În 2024, productia interna a ajuns la aproximativ trei milioane de tone de titei, un volum deloc neglijabil. Totusi, aceasta realitate nu se reflecta direct în preturile platite de soferi, iar explicatia tine mai putin de cât petrol scoatem din pamânt si mai mult de modul în care functioneaza piata si mai ales impunerile fiscale", subliniaza analiza AEI.

Presedintele AEI, Dumitru Chisalita, mentioneaza, în analiza, ca benzina si motorina nu sunt produse brute, ci rezultatul unui lant complex de rafinare, transport, stocare si distributie. Astfel, pretul lor nu este stabilit în functie de costul local de extractie, ci de cotelor regionale si internationale ale produselor petroliere finite.

"Chiar daca titeiul este extras în România, acesta intra într-o piata deschisa, unde poate fi vândut acolo unde pretul este mai avantajos. Acelasi mecanism functioneaza si invers: produsele finite pot fi importate la preturi dictate de piata europeana sau chiar piata sud-est europeana. Astfel, chiar si o tara producatoare ajunge sa plateasca preturi apropiate de media regionala", subliniaza Chisalita.

Analiza mai arata ca România dispune de rafinarii importante si de o capacitate semnificativa de procesare, însa nu este complet independenta.

"O parte din consum este acoperita din importuri, fie de titei, fie de produse petroliere finite. În plus, rafinariile nu pot procesa orice tip de titei fara costuri suplimentare sau pierderi de randament, iar "mixul" dintre titeiul local si cel importat influenteaza direct costul final pe litru. Toate aceste detalii tehnice se aduna si se regasesc, într-un fel sau altul, în pretul de la pompa", se mai precizeaza în material.

Sursa citata mentioneaza ca pretul mare la pompa este dat de taxe.

"Accizele si TVA-ul, în România, reprezinta peste jumatate din pretul final al benzinei. Acciza este o suma fixa pe litru, iar TVA-ul se aplica peste valoare, inclusiv peste acciza, ceea ce amplifica efectul fiscal. Majorarea accizei la 1 ianuarie 2026 si a cotei standard de TVA la 21% a accentuat aceasta pondere, împingând România mai sus în clasamentele de pret, chiar daca nu se apropie de nivelurile din tarile nordice sau vest-europene, unde taxa este si mai ridicata. De aici apare si senzatia ca România este "scumpa" în comparatie cu vecinii sai. Diferentele de taxa, cursul valutar, costurile logistice si structura pietei locale pot muta o zona cu câteva pozitii în clasament de la o luna la alta. Astfel, locul 14 nu este un verdict definitiv, ci o fotografie de moment. În realitate, România nu are cele mai mari preturi din Europa, dar nici avantajul pe care multi l-ar astepta la o tara producatoare de titei.", sustine Chisalita.

Prin urmare, legatura dintre productie si pret se rupe din mai multe directii: productia interna este insuficienta pentru consum, piata stabileste preturile, rafinarea si logistica au costuri reale, iar taxele cântaresc decisiv, noteaza specialistul.

"Toate acestea fac ca pretul carburantului din România sa graviteze în jurul mediei europene, demonstrând ca, în economia moderna, resursa din subsol nu mai garanteaza automat un pret mic la pompa. În mod normal, o scadere atât de puternica a pretului titeiului (-52%) ar fi trebuit sa duca la o scadere clara a pretului produselor petroliere sau cel puțin la stagnare. Faptul ca pretul final a crescut cu cca. 21% în acelasi interval indica faptul ca: cresterea accizei (77%) (si a taxelor conexe - 2%) a anulat complet efectul ieftinirii petrolului si a împins pretul final în sus", se mai arata în document.

Conform sursei citate, în perioada 2020-2026, pretul benzinei si motorinei a devenit mult mai puțin dependent de pretul petrolului si mult mai dependent de fiscalitate (taxe si accize).

"Vom face o comparatie cu SUA si constatam ca exista o diferenta fundamentala între taxarea pe motorina/benzina SUA si UE, în SUA este de - 15-16% în UE - 45-65%. În SUA taxarea e preponderent "pe volum" (centi/galon), fiind formata din taxa federala diesel la care se adauga taxe de stat (variaza de la stat la stat). O medie folosita frecvent în analize este de 60,29 centi/galon. De precizat în SUA nu exista TVA", precizeaza specialistul.

Acesta a subliniat ca taxe anuale platite în SUA pentru 100.000 de km parcursi sunt de circa 5.590 euro/an.

"În UE, în pretul produselor petroliere exista acciza, TVA (care se aplica si peste acciza) si alte componente. Comisia Europeana publica saptamânal preturi cu si fara taxe , plus TVA/accize pe tari. În UE acciza minima la diesel este 0,330 euro/l, iar multe tari sunt peste. Taxe anuale în UE tinând seama de diferitele taxe nationale, platite pentru 100.000 de km parcursi: 21.000-33.000 euro/an", se mai arata în analiza.

Astfel, comparând SUA (5.590 euro/an) cu UE (21.000-33.000 euro/an), pentru aceeasi 100.000 km, diferenta de taxe este de aproximativ 4-7 ori mai mare.

"Aceasta taxa nu loveste doar consumatorul final. Ea rupe competitivitatea exporturilor europene", subliniaza specialistul.

Potrivit acestuia, un produs fabricat în Germania si livrat în Italia sau Polonia, poarta circa 300 de euro taxe pe carburant, în timp ce un produs american transportat aceeasi distanta plateste de patru sau cinci ori mai puțin.

"Europa începe competitia globala cu frâna trasa. Efectul cel mai grav se vede însa în geografie. Când transportul devine scump, doar fabricile de lângă porturi sau marile orase supravietuiesc. Zonele rurale mor, orasele mici se golesc, iar productia se concentreaza în orase. Exact ceea ce vedem astazi în Estul si Sudul Europei. Acciza pe motorina este mult mai toxica decât TVA-ul. TVA-ul taxeaza consumul o singura data. Motorina este taxata de fiecare data când un bun se misca: grâul, faina si pâinea sunt toate transportate si taxate. Este o taxa în cascada care se multiplica în preturi si sufoca economia. Statele Unite au înteles un adevar simplu: transport ieftin înseamna piata mare si productivitate mare. Europa a ales opusul - transport scump, piata fragmentata, stagnare", se mai arata în analiza AEI.