



CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

Str. Dimitrie D. Gerota nr. 7-9, sector 2, București, cod poștal: 020027

Telefoane: 021.310.23.56, 021.316.31.34

Fax: 021.316.31.31

021.310.23.57, 021.316.31.33

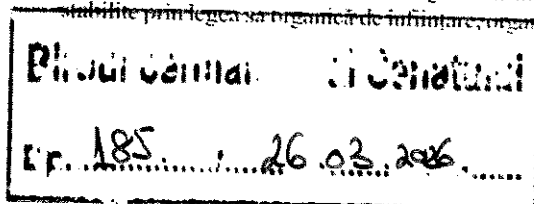
Cod fiscal: 10464660

E-mail: ces@ces.ro

www.ces.ro

Membru fondator al Asociației Internaționale a Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare (AICESIS)
Membru al Uniunii Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare Francophone (UCESIF)

„Consiliul Economic și Social este organ consultativ al Parlamentului și al Guvernului în domeniile de specialitate stabilite prin legea sa organică de înființare, organizare și funcționare.” (Art. 141 din Constituția României revizuită)



Nr. 2134/25.03.2026

AVIZ

**referitor la proiectul de Ordonanță de urgență a Guvernului
privind declararea situației de criză pe piața țițeiului și/sau a produselor
petroliere și pentru instituirea unor măsuri de protejare a economiei
și populației pe durata situației de criză, precum și pentru modificarea
unor acte normative în domeniul energiei**

În temeiul art. 2 alin. (1) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și art. 11 lit. a) din Regulamentul de organizare și funcționare, Consiliul Economic și Social a fost sesizat cu privire la avizarea *proiectului de Ordonanță de urgență a Guvernului privind declararea situației de criză pe piața țițeiului și/sau a produselor petroliere și pentru instituirea unor măsuri de protejare a economiei și populației pe durata situației de criză, precum și pentru modificarea unor acte normative în domeniul energiei.*

CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

În temeiul art. 5 lit. a) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în ședința din data de 25.03.2026, desfășurată online, conform prevederilor Hotărârii Plenului nr.86/17.05.2022, avizează **NEFAVORABIL** prezentul proiect de act normativ, cu următoarea **motivare**:

- apreciem că prevederile art. 8 și 9 trebuie analizate distinct, întrucât acestea aduc clarificări necesare pentru buna implementare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/2026, prin care au fost instituite măsuri tranzitorii de sprijin pentru clienții casnici de gaze naturale. În acest cadru, a fost eliminat plafonul

maxim de preț și au fost introduse măsuri administrative pe lanțul de aprovizionare, cu scopul de a asigura stabilitatea prețurilor. Prin urmare, considerăm necesare modificările prevăzute la art. 8 și 9 și apreciem că acestea trebuie adoptate cu celeritate;

➤ în ceea ce privește măsurile de plafonare prevăzute de proiectul de ordonanță, considerăm că acestea ridică probleme semnificative de principiu și de aplicabilitate, pentru următoarele motive:

- propunerea reprezintă o ingerință în mecanismele pieței libere și generează efecte negative în cascadă ce se răsfrâng asupra tuturor actorilor din lanțul valoric;
 - cu titlu general, pe fond, atragem atenția asupra faptului că, în forma propusă, prin introducerea unei plafonări a adaosului comercial pentru benzină, motorină și materiile prime utilizate pentru obținerea acestora, proiectul încalcă principiile fundamentale ale economiei de piață, printr-o intervenție majoră a statului în mecanismele economice. Acest mecanism de plafonare a devenit un instrument adoptat de stat în mod uzual în situații de criză, plasând astfel o povară semnificativă și disproporționată asupra operatorilor economici;
 - măsura ignoră realitățile economice și costurile de operare fluctuante, influențate de factori externi și substituie mecanismul formării prețului cu o decizie administrativă. Experiențele similare din alte țări, dar și la nivel național, pentru alte categorii de produse, au demonstrat că plafonările conduc la disfuncționalități semnificative și chiar creșteri de prețuri la alte produse, afectând, în final, tocmai consumatorii pe care statul pretinde că îi protejează;
 - de asemenea, exemplele anterioare demonstrează faptul că, în pofida caracterului aparent limitat în timp pe care măsura plafonării ar fi trebuit să îl aibă, statul a ales să prelungească în mod nejustificat și excesiv plafonările, generând impredictibilitate în rândul sectoarelor economice vizate. Prelungirile repetate au afectat concurența în piață și au acționat ca un factor inhibitor suplimentar pentru investiții, efecte ce riscă să se repete în contextul actual;
 - prețul la pompă al combustibililor este puternic influențat de fluctuațiile înregistrate de cotațiile barilului de petrol pe piața internațională, în prezent afectată de o situație geopolitică, iar

- evoluțiile militare și politice din zonă sunt dificil de anticipat, existând riscul ca oferta să fie afectată pe o perioadă îndelungată;
- un astfel de scenariu, coroborat cu măsura plafonării adaosului comercial, creează o situație de vulnerabilitate crescută pentru sectorul producției de combustibili care s-ar putea confrunta cu costuri operaționale ridicate, dificil de susținut în contextul unei marje plafonate, sau dificultăți în a accesa materia primă necesară pentru obținerea produselor energetice. Astfel, măsura propusă nu reprezintă doar o îngeriță în economia de piață, ci poate periclita aprovizionarea cu combustibili la nivelul întregii economii;
 - măsura nu răspunde obiectivului declarat de protecție a consumatorului final și nu creează premisele unei reduceri efective a prețurilor de vânzare la benzină și motorină. Dimpotrivă, în absența unor mecanisme economice clare și funcționale, intervenția propusă are un impact limitat sau potențial contrar celui urmărit, fără a genera beneficii reale nici pentru consumatorii finali, nici pentru mediul de afaceri.
 - proiectul de act normativ introduce un grad ridicat de impredictibilitate și riscuri semnificative pentru funcționarea pieței. Măsura nu este suficient fundamentată din punct de vedere economic și nu este însoțită de o analiză adecvată a efectelor asupra întregului lanț valoric, ceea ce creează premisele apariției unor dezechilibre majore, inclusiv disfuncționalități în aprovizionare și afectarea sustenabilității operaționale a companiilor din sector. Intervenția distorsionează mecanismele concurențiale, limitarea artificială a adaosului comercial putând descuraja anumite segmente ale pieței și afecta echilibrul general al acesteia. Astfel, măsura nu respectă principiile fundamentale care ar trebui să guverneze o intervenție legislativă în context de criză, respectiv menținerea funcționalității pieței, protejarea lanțurilor de aprovizionare și asigurarea unui caracter temporar și proporțional al intervenției;
 - mecanismul propus prezintă deficiențe structurale majore și nu este aplicabil, putând chiar agrava criza resimțită în prezent pe piața combustibililor:
 - în primul rând, absența unor prevederi clare referitoare la definirea și modalitatea efectivă de calcul a adaosului comercial face

imposibilă stabilirea unui preț zilnic de vânzare. Noțiunea este formulată vag, definiția este incompletă și nu este corelată cu repere obiective sau cotații de referință, inclusiv la nivel internațional. De asemenea, nu reflectă realitatea economică, întrucât nu are în vedere includerea tuturor costurilor relevante, a costurilor directe și a celor indirecte, asociate activității de comercializare. Această abordare conduce la o imagine distorsionată asupra marjelor reale și la o plafonare artificială, fără legătură cu costurile efective suportate de operatori;

- lipsa unei definiții clare accentuează incertitudinea și face dificilă aplicarea uniformă a reglementării;
- în lipsa unui reper obiectiv pentru determinarea costului de achiziție, raportat la cotația de piață, în special în cazul producătorilor, se creează riscul unor distorsiuni concurențiale semnificative și va fi afectat echilibrul pieței;
- un alt aspect critic îl reprezintă dificultatea practică de aplicare a mecanismului. Modul de calcul al adaosului comercial nu este suficient de clar și nu este adaptat complexității fluxurilor comerciale și relațiilor contractuale existente. În practică, operatorii nu pot recalcula retroactiv marjele și nu pot ajusta diferențiat prețurile fără a genera disfuncționalități majore și inechități între clienți;
- lipsa unei metodologii de calcul generează dificultăți majore în aplicarea mecanismului, în special pentru companiile care desfășoară activități multiple sau operează printr-un număr mare de puncte de lucru. În practică, operatorii economici funcționează în condiții complexe, caracterizate prin modalități diferite de achiziție, surse multiple de aprovizionare, integrare verticală, utilizarea mecanismelor de hedging, precum și necunoașterea imediată sau zilnică a costului total de achiziție. La acestea se adaugă costuri directe și indirecte aferente produsului, care nu sunt reflectate sau reglementate în cadrul ordonanței;
- astfel, mecanismul de plafonare, așa cum este propus, nu ține cont de particularitățile operaționale ale sectorului și poate conduce la situații în care operatorii economici funcționează în pierdere sau în condiții nesustenabile. Într-un context caracterizat prin volatilitate

ridicată a prețurilor internaționale și presiuni asupra costurilor, limitarea suplimentară a veniturilor este total neavenit și amplifică riscurile economice la care sunt supuși agenții economici din acest sector;

- în al doilea rând, textul normativ nu oferă suficiente clarificări cu privire la modul concret de aplicare a plafonului de 50% al adaosului comercial. Nu este precizat dacă acesta se aplică per produs, per categorie de produse, per punct de lucru sau la nivel agregat, ceea ce creează riscuri majore de interpretare neunitară și de aplicare neuniformă;
- totodată, propunerea de ordonanță nu tratează în mod adecvat situația contractelor aflate în derulare, lipsa unor prevederi speciale pentru reglementarea acestor situații generând incertitudine juridică semnificativă. În lipsa unor mecanisme tranzitorii, operatorii economici pot fi puși în situația de a nu-și putea respecta obligațiile contractuale deja asumate, ceea ce poate conduce la litigii și la perturbarea relațiilor comerciale existente;
- din perspectiva implementării și controlului, există riscuri semnificative. În lipsa unor reguli clare și aplicabile, eventualele sancțiuni aplicate de autorități pot genera consecințe disproporționate pentru operatorii economici, în special pentru cei care desfășoară activitate prin rețele extinse sau structuri operaționale complexe;
- în plus, măsura nu este corelată cu cadrul fiscal aplicabil sectorului. Reducerea marjelor comerciale, în absența unei ajustări corespunzătoare a sarcinilor fiscale, conduce la o presiune economică și mai mare asupra operatorilor economici din acest sector de activitate;
- industria nu a fost consultată în mod adecvat în procesul de elaborare a ordonanței, ceea ce a condus la omiterea unor aspecte esențiale de natură practică. Astfel, lipsa unor discuții tehnice aplicate a generat un cadru normativ dificil de aplicat și necorelat cu realitățile operaționale;
- statul trebuie să sprijine industriile expuse prin măsuri adaptate nevoilor, ce nu afectează buna funcționare a pieței și nu afectează disproporționat alți actori economici;

- măsurile adoptate de stat pentru atenuarea impactului creșterii prețurilor la combustibili pe fondul situației geopolitice din zona strâmtorii Ormuz trebuie să vizeze în special industriile puternic dependente de utilizarea benzinei și/sau motorinei pentru activitatea economică desfășurată și consumatorii expuși, prin scheme de sprijin dedicate sau măsuri fiscale aplicate pe taxe și accize, ce nu plasează povara exclusiv pe operatorii economici din sectorul producției și distribuției de combustibili;
- un astfel de mecanism de sprijin, cu criterii de eligibilitate bine definite și instrumente facile pentru implementare, poate atenua impactul în zonele economice și sociale cel mai puternic afectate, fără să afecteze buna funcționare a pieței combustibililor, deja perturbată de contextul internațional;
- calculul costurilor de aprovizionare:
 - costurile de aprovizionare ar trebui să se calculeze pornind de la cotațiile internaționale din ziua anterioară vânzării, respectiv Platts FOB Med Gasoline pentru benzină și Platts FOB Med ULSD pentru motorină, la care se adaugă toate celelalte costuri pe care operatorul economic respectiv le înregistrează în legătura directă și/sau indirectă cu achiziția sau comercializarea produselor, incluzând dar fără a se limita la: costuri biocarburanți, costuri de transport, costuri de depozitare, costuri de asigurare de obligație de stocuri de siguranță, costuri de operare rețea de distribuție;
- măsurile cuprinse în proiectul de act normativ vor avea ca rezultat o reducere de maxim 50 bani pe litru de combustibil, total nesemnificativ la prețuri de peste 10 lei/litru și nu vor reuși să stopeze creșterea în continuare a prețurilor;
- având în vedere că din prețul carburanților statul încasează sub formă de taxe aproximativ 60%, se impune o reducere pe o perioadă limitată a cuantumului acestor taxe proporțional pe tot lanțul de formare a prețului (incluzând și producătorii și distribuitorii) care ar conduce la un impact pozitiv semnificativ, atât pentru populație, cât și în economie;
- de menționat că prețul barilului de petrol a avut un maxim al ultimilor 5 ani în luna martie a anului 2022 (130-139 dolari pe baril), însă taxele percepute de stat nu erau crescute la acest nivel;
- limitarea unilaterală a adaosului comercial cu 50 % numai pentru lanțul de distribuție va duce la o încetare de activitate a unor distribuitori care nu-și vor mai acoperi costurile,

- urmată de o criză de carburanți și o eventuală raționalizare, în condițiile în care România acoperă integral producția de benzină și doar în cazul motorinei apelează la importuri;
- de asemenea, se impune repornirea de urgență a rafinăriilor a căror activitate este oprită din diverse motive;
 - în susținerea efortului de a depăși criza prețurilor la combustibili nu există solidaritate între sectorul privat și cel de stat:
 - prin acest proiect de act normativ, doar operatorii economici sunt obligați să își reducă adaosul comercial, neexistând nicio măsură corelativă a statului, respectiv reducerea accizei la combustibili și a TVA-ului. În acest fel, tot efortul este mutat pe mediul privat, statul neparticipând în niciun fel la acest efort. De exemplu, Italia a redus acciza la motorină și benzină cu 25 de cenți/l, iar la GPL cu 12 cenți/l;
 - nu există nicio evaluare a impactului asupra prețului combustibililor a limitării la cel mult a 50% a adaosului comercial de către operatorii economici:
 - proiectul de act normativ limitează pe toată perioada situației de criză pe piața țițeiului și/sau a produselor petroliere adaosul comercial pentru benzină, motorină și materiile prime utilizate pentru obținerea acestora, la cel mult 50% din media adaosului comercial practicat în anul 2025 de către fiecare operator economic, fără o evaluare a scăderii prețului;
 - nu este reglementată eliminarea Impozitului pe Cifra de Afaceri Suplimentar (ICAS) pe întreaga perioadă a situației de criză pe piața țițeiului și/sau a produselor petroliere:
 - prețul combustibililor afectează toate sectoarele economiei naționale, iar impozitul suplimentar este transferat în prețul final al carburantului;
 - nu este reglementată rambursarea accizei pentru industria alimentară:
 - operatorii din industria alimentară efectuează transport în cont propriu, iar costul carburantului influențează în mod direct prețul produselor de la raft;
 - diminuarea adaosului comercial va duce la afectarea bunei funcționări a pieței petroliere și va duce la bocaj pe lanțul de aprovizionare și limitarea concurenței prin eliminarea unor operatori care nu își vor mai putea sustine activitatea, întrucât diminuarea adaosului va duce la înregistrarea de pierderi:
 - diminuarea adaosului va duce la restrângerea concurenței și nu va avea ca efect diminuarea prețurilor la consumatorii finali, va avea un impact marginal asupra prețurilor;
 - efectul diminuării adaosului declanșarea unor insolvențe în lanț a distribuitorilor angro și proprietarilor independenți de stații de distribuție care nu vor avea de

unde să acopere costurile de funcționare, multe dintre aceste societăți fiind IMM-uri;

- diminuarea adaosului comercial va duce la afectarea bunei funcționări a pieței petroliere și va duce la blocaj pe lanțul de aprovizionare și limitarea concurenței prin eliminarea unor operatori care nu își vor mai putea susține activitatea, întrucât diminuarea adaosului va duce la înregistrarea de pierderi;
- lipsa măsurii de suspendare a aplicării prevederilor Ordonanței de urgență nr. 89/2025 pentru modificarea și completarea Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, reglementarea unor măsuri fiscal-bugetare, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative în privința comercializării angro de produse petroliere (carburanți) poate duce la un blocaj în lanțul de aprovizionare și limitarea concurenței pe piață, determinate de interzicerea revânzării și obligativitatea constituirii unor garanții de 5 milioane lei, măsuri ce vor pune presiune suplimentară pe prețul la pompă;
- nu sunt eliminate garanțiile financiare și patrimoniale:
 - un prag fix și prohibitiv încalcă principiul proporționalității, libertății economice și a comerțului, limitând accesul pe piață într-un mod exclusivist;
 - riscul fiscal la distribuție/revânzare privește doar marja de TVA (1-2%), acciza fiind deja achitată de producător/importator și prin urmare nu se justifică fiscal constituirea unor garanții fixe, de valoare foarte mare, și fără a ține seama de dimensiunea operatorului economic și de volumele tranzacționate de acesta;
- cu privire la plafonarea prin aplicarea unui procent asupra adaosului comercial:
 - având în vedere diversitatea topologiilor de business ale operatorilor economici care activează pe piața carburanților, apreciem că stabilirea unui procent unic aplicat asupra adaosului comercial necesită o analiză suplimentară, pentru a evita situațiile în care nu sunt acoperite în mod adecvat toate costurile indirecte și cheltuielile operaționale aferente activității desfășurate;
 - în practică, structura costurilor diferă semnificativ între operatorii integrați, distribuitorii angro, comercianții independenți, rețelele de stații și operatorii cu modele mixte de aprovizionare și distribuție. În aceste condiții, o intervenție uniformă, necorelată cu realitățile economice ale pieței, poate genera distorsiuni și poate afecta funcționarea normală a unor segmente ale lanțului de aprovizionare;
 - în acest context, ar putea fi avută în vedere raportarea la media indicatorilor relevanți aferenți anului anterior, ca bază de referință pentru determinarea unui nivel rezonabil al adaosului comercial, care să permită acoperirea costurilor justificate și, în același timp, să descurajeze comportamentele speculative;

- cu privire la perioada de referință utilizată pentru comparabilitate:
 - pentru a asigura o bază obiectivă și comparabilă de analiză, apreciem că ar fi oportună stabilirea ca perioadă de referință a trimestrului al II-lea, urmând ca aceasta să fie comparată cu media aferentă anului anterior;
 - o asemenea soluție ar facilita evaluarea unor eventuale abateri semnificative de la comportamentul economic obișnuit al operatorilor și ar permite o delimitare mai clară între evoluțiile determinate de condițiile normale de piață și cele care pot indica practici speculative;
 - întrucât finalitatea intervenției normative este prevenirea și limitarea speculei, considerăm necesar ca metodologia de referință să fie una suficient de clară, stabilă și verificabilă, astfel încât să permită o aplicare coerentă și nediscriminatorie;
- cu privire la oportunitatea utilizării unui mecanism de supraimpozitare a profiturilor extraordinare:
 - suplimentar față de măsurile de plafonare sau limitare a adaosului comercial, apreciem că ar putea merita analizată și posibilitatea instituirii unui mecanism de supraimpozitare a profiturilor extraordinare, în situația în care, pe perioada aplicării măsurilor, se constată realizarea unor câștiguri semnificativ superioare nivelurilor obișnuite, fără o justificare economică obiectivă;

Un asemenea instrument ar putea reprezenta o alternativă sau o măsură complementară dacă se dorește păstrarea unei flexibilități comerciale minime, dar și sancționarea indirectă a unor conduite speculative manifestate în contextul unei conjuncturi excepționale;

O asemenea soluție ar necesita o fundamentare distinctă, inclusiv sub aspectul definirii noțiunii de „profit extraordinar”, al bazei de raportare și al compatibilității cu principiile fiscale și de concurență aplicabile;
- cu privire la durata măsurii:
 - se impune analiza expresă a aplicabilității măsurii pe o perioadă limitată de 3 luni, în considerarea caracterului său excepțional și temporar;
 - stabilirea unei durate determinate ar contribui la respectarea principiului proporționalității intervenției statului în piață și ar permite, totodată, reevaluarea oportunității menținerii măsurii în funcție de evoluțiile economice, comerciale și geopolitice ulterioare;
 - în acest sens, o perioadă inițială de 3 luni ar putea constitui un interval rezonabil pentru testarea eficienței măsurii, cu posibilitatea prelungirii numai în baza unei analize temeinice privind efectele produse în piață;

- considerăm necesară reanalizarea mecanismului propus, astfel încât acesta să permită atingerea obiectivului legitim de combatere a speculei, fără a genera efecte disproporționate asupra operatorilor economici și asupra funcționării lanțului de aprovizionare cu carburanți:
 - în mod particular, se impune clarificarea bazei de raportare, a perioadei de referință, a modalității de reflectare a costurilor indirecte și a duratei de aplicare a măsurii, precum și evaluarea oportunității unor instrumente alternative sau complementare, inclusiv din perspectiva unei eventuale supraimpozitări a profiturilor extraordinare;
- titlul proiectului de act normativ este mai potrivit a fi „Ordonanță de urgență a Guvernului privind declanșarea crizei pe piața țițeiului și/sau a produselor petroliere”;
- referitor la termenele prevăzute la art. 7 alin. (1) – *„în cel mult 5 zile calendaristice de la încheierea lunii de raportare, (...), în condițiile și potrivit metodologiei prevăzute la alin. (2)-”,* metodologia prevăzută la alin. (2) nu este încă aprobată, iar prevederile acesteia vor fi aplicabile inclusiv pentru raportările la luna martie, în contextul în care ordonanța de urgență nu conține măsuri tranzitorii și – în consecință, poate intra în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial, 26.03 sau 27.03.2026;
- lipsa unei măsuri tranzitorii creează riscul aplicării sancțiunilor prevăzute la art. 6, contribuabilii fiind cel mai probabil în imposibilitatea de a implementa prevederile ordonanței de urgență de pe o zi pe alta;
- termenele prevăzute la alin. (3) și (4) ale art. 7 sunt și ele prea scurte, respectiv „în cel mult 10 zile de la primirea solicitării”, iar sancționarea cu procent din cifra de afaceri doar pentru întârzierea raportărilor este complet lipsit de proporționalitate;
- propunerea de modificare de la art. 5 privind declararea situației de criză pe piața țițeiului introduce o derogare substanțială de la obligația de amestec a biocarburanților în benzină, prin reducerea pragului de la 8% la minimum 2%, pe durata situației de criză;
- în primul rând, măsura este incompatibilă cu cadrul european în materie de energie și climă. Obligația de amestec a biocarburanților derivă din Directiva privind energia regenerabilă (RED II) transpusă în legislația națională prin OUG nr. 80/2018. Aceasta nu reprezintă o opțiune de politică publică internă, ci o obligație asumată la nivel european, parte a traiectoriei de reducere a emisiilor din transporturi. O derogare unilaterală, chiar temporară, necesită o justificare solidă, notificare formală către Comisia Europeană și o evaluare de impact. În absența

acestor pași, există un risc real de încălcare a dreptului UE și de declanșare a unei proceduri de infringement, ceea ce afectează credibilitatea României în implementarea politicilor climatice;

- în al doilea rând, impactul asupra mediului este negativ atât pe termen scurt, cât și pe termen mediu. Reducerea conținutului de biocarburanți în combustibili fosili conduce direct la creșterea intensității emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor, într-un context în care România are deja dificultăți în atingerea țintelor climatice. Argumentul reducerii prețului final trebuie analizat în raport cu efectele sistemice: un combustibil ușor mai ieftin stimulează consumul, ceea ce poate duce la creșterea volumului total de emisii și la consolidarea dependenței de combustibili fosili. Măsura creează, astfel, un risc de regres în tranziția energetică, subminând eforturile de decarbonizare;
- în al treilea rând, intervenția produce efecte economice contradictorii și afectează lanțuri de valoare locale relevante pentru o tranziție justă. Industria bioetanolului și a biodieselului din România, construită pe investiții semnificative și integrată cu sectorul agricol, riscă să fie desabilizată prin reducerea cererii interne. Aceasta înseamnă pierderi de locuri de muncă, diminuarea valorii adăugate create local și creșterea dependenței de importuri de combustibili fosili. Din perspectiva unei economii sustenabile, măsura transferă valoare dinspre producția internă către piețe externe și penalizează sectoare care contribuie, chiar dacă parțial, la obiectivele climatice;
- un element critic ține de logica de politică publică: măsura este prezentată ca soluție rapidă pentru reducerea prețurilor, însă efectele sale sunt limitate și potențial contraproductive. Scăderea prețului prin eliminarea componentei de biocombustibil este marginală, în timp ce efectele asupra consumului, emisiilor și industriei interne sunt semnificative. În absența unei analize de impact transparente, există un risc de decizie bazată pe percepție politică, nu pe date;
- de asemenea, proiectul ridică semne de întrebare privind principiul securității energetice. Reducerea utilizării biocarburanților, produși parțial din resurse locale, crește expunerea la volatilitatea pieței internaționale a petrolului. În context geopolitic instabil, diversificarea surselor de energie, inclusiv prin biocombustibili sustenabili, reprezintă un obiectiv strategic, iar această măsură merge în sens invers;
- în locul acestei derogări, sunt necesare soluții care mențin coerența politicilor climatice și protejează consumatorii fără a genera efecte structurale negative. Printre acestea se pot avea în vedere mecanisme țintite de sprijin pentru consumatorii vulnerabili, măsuri de eficiență energetică în transport, stimularea

mobilității alternative și optimizarea fiscalității combustibililor, în acord cu principiile europene. De asemenea, este esențială consolidarea criteriilor de sustenabilitate pentru biocombustibili, pentru a asigura că aceștia contribuie efectiv la reducerea emisiilor;

- în forma actuală, propunerea de reducere a obligației de amestec a biocarburanților reprezintă un regres în politica climatică, generează riscuri de neconformitate cu dreptul UE, afectează sectoare economice relevante și produce efecte negative asupra mediului. Din aceste motive, se impune emiterea unui aviz nefavorabil și reanalizarea soluțiilor propuse, cu respectarea angajamentelor europene și a principiilor unei tranziții ecologice echitabile;
- referitor la art. 5 alin. (1), cu privire la faptul că „(...) operatorii economici pot comercializa pe teritoriul României benzină cu un conținut de biocarburant de minim 2% în volum”, trebuie menționat în cuprinsul alin. (1) și „condiția menținerii blendingului cu flexibilitate operațională, respectiv permiterea compensării deficitelor lunare pe parcursul anului calendaristic, fără reducerea pragului anual de 8%”;
- măsura de reducere a cantității d. biocarburant din benzină (de la 8 % la minimum 2 %), prezentată public ca soluție rapidă de scădere a prețului final, afectează direct producătorii agricoli și, în același timp, ridică probleme grave de legalitate europeană și de sustenabilitate a sectorului agricol. De reținut, că nu există alte țări membre ale UE care să fi luat o decizie similară;
- mandatul de amestec minim de biocombustibili (B8 – 8% bioetanol în benzină), reprezintă o obligație asumată de România față de Comisia Europeană prin Directiva RED III și transpusă prin OUG 80/2018. Orice derogare, chiar temporară, trebuie notificată formal Comisiei și justificată ca situație excepțională, conform procedurilor prevăzute de dreptul UE. Adoptarea unei reduceri discreționare, fără notificare prealabilă și fără evaluare de impact, nu poate fi considerată soluție de piață rapidă și benefică;
- este necesară menținerea și nicidecum modificarea mandatului B7 la motorină, întrucât orice reducere ar avea un impact economic negativ. Valoarea adăugată adusă de industria de procesare a rapiței pentru biodiesel este de 385.000.000 euro, calcul efectuat pe volumul procesat în România, măsurat prin randamentul de extracție, prețul materiei prime, prețul vânzării către industria de biodiesel și venitul conex din vânzarea șrotului de rapiță către zootehnie;
- în afara de valoarea adăugată, industria conexă va fi impactată negativ la rândul ei, iar piața locală va fi inexistentă pentru fermierii din România; aceștia vor rămâne

captivi la discreția exportatorilor sau a comercianților intracomunitari. Se va muta valoarea adăugată din România către țările din vestul Europei și se va reduce venitul fermierilor români prin lipsa competitivității dintre piața internă și cea externă;

- aceleași principii se aplică și în cazul mandatului B8 pentru etanolul din benzină. Piața de procesare nu va mai aduce valoarea adăugată, lipsa competiției va crea factorul discreționar în formarea prețului la porumb, iar tot ceea ce înseamnă valoare adăugată va fi transferat către țările din vestul Europei;
- o astfel de derogare neanunțată și nejustificată creează un precedent periculos. România își poate pierde credibilitatea ca stat membru care respectă angajamentele din politica europeană de energie și clima;
- referitor la art.3 alin. (1), este necesar să se introducă în textul alineatului și operatorul economic care produce benzină;
- referitor la art. 4, este necesar să se introducă în textul articolului faptul că pe durata situației de criză, stabilită potrivit art.1, exportul și sau livrările intracomunitare de benzină și motorină nu se pot realiza de către operatorii economici;

Președinte,

Stefan FUDULEA



Digitally signed
by Fudulea
Sterica
Date:
2026.03.25
19:43:17 EET