

Document de poziție UNTRR cu privire la criza actuală prin care trece industria de transport rutier din România și măsuri pentru reducerea prețului la carburanți și amânarea plății finanțării, taxelor și impozitelor

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR semnalează că operatorii de transport rutier comercial se află la limita supraviețuirii din cauza creșterii inflației și a prețului la carburanți, pe fondul conflictului din Ucraina.

Unele firme de transport rutier sunt deja în pragul falimentului, iar dacă transportul rutier nu funcționează corespunzător, lanțurile de aprovizionare deja perturbate de conjunctura actuală, vor fi afectate și mai mult până la blocaj. Cei mai mari perdanți vor fi clienții transportatorilor, cetățenii obișnuiți și întreprinderile care vor avea de suferit dacă costurile transportului rutier comercial vor scăpa de sub control.

În acest context, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită Guvernului și Parlamentului României următoarele măsuri pentru a combate efectele crizei actuale:

1. **Reducerea prețurilor la carburanți (prin subvenționare, reducere taxare accize și TVA), indexarea costului carburantului în timp real și reducerea termenelor de plată la 15 zile**
2. **Suspendarea plăților ratelor la leasing, creditelor bancare, taxelor și impozitelor locale pe o perioadă 3 luni pentru asigurarea fluxului de numerar, precum și introducerea unor ajutoare de minimis pentru transporturile comerciale**

1- Reducerea prețurilor la carburanți (prin subvenționare, reducere taxare accize și TVA), indexarea costului carburantului în timp real și reducerea termenelor de plată la 15 zile

Presiunea prețului carburantului aduce costuri suplimentare imediate de 2.200-2.500 Euro/lunar per camion care rulează în UE și parcurge 12.000 km lunar, și costuri suplimentare de 6.000-7.500 Lei pentru un camion care rulează 9.000 km lunar în România, fără să fie considerate transporturile grele, frigorifice etc., pentru care costurile suplimentare imediate sunt și mai mari.

Astfel, creșterea costurilor imediate de operare ale transportatorilor rutier este de 18-20%.

Chiar și problema aplicării Pachetului Mobilitate 1 cu Directiva Detașării și cu obligativitatea întoarcerii acasă a camionului, au fost surclasate de problema explozivă a prețului motorinei. Cine nu reușește să își plătească motorina pe luna Martie, suspendă sau închide activitatea în Aprilie.

Transportatorii care lucrează preponderant în UE, vor avea pe luna Martie 2022 costuri suplimentare de 2.200-2.500 Euro per vehicul. La 10 camioane trebuie să plătească în plus față de cât era prețul motorinei în Februarie, 22.000-25.000 Euro. La 40 de camioane 88.000-100.000 Euro în plus față de factura obișnuită pentru motorină.

Transportatorii care lucrează pe rute naționale, vor avea pe luna Martie 2022 costuri suplimentare de 6.000-7.500 Lei per vehicul. La 10 camioane trebuie să plătească în plus față de cât era prețul motorinei în Februarie, 60.000-75.000 Lei. La 40 de camioane 240.000-300.000 Lei în plus față de factura obișnuită pentru motorină.

Rută	Km parcurși /lună	Consum l/100 km	Litri motorină / camion/ lună	Preț vechi motorină Euro/litru	Cost motorină Euro/ camion/ lună	Preț motorină Martie Euro/litru	Cost motorină Euro /lună/camion	Diferență (cost suplimentar de plătit pentru luna Martie Euro/camion)
UE	12.000	25	3.000	1,5	4.500	2,25	6.750	+2.250
RO	9.000	30	2.700	1,2	3.240	1,7	4.590	+1.350

În general, transportatorii au contracte cu furnizorii de motorină, carduri de carburant, cu facturare de 2 ori pe lună. Pentru perioada 1-15 Martie, furnizorii de motorină, au emis facturile și au fost trimise transportatorilor, care trebuie să le achite până la finalul lunii Martie.

Majoritatea transportatorilor care lucrează în cadrul unor contracte, au inclusă o clauză de indexare a prețului motorinei, însă aceasta are o indexare trimestrială, de cele mai multe ori, și doar dacă prețul motorinei crește cu mai mult de 5%.

Astăzi, aceste contracte sunt inaplicabile din 2 mari motive:

- Creșterea prețului la motorină fiind atât de mare într-un interval de timp atât de scurt, indexarea – calcularea costurilor de transport - trebuie să țină cont de costul real cu motorina, și nu mai poate fi considerat după 3 luni și nici după 1 lună, ci ar trebui calculate în timp real sau cel mult la 1 săptămână. Această măsură ar trebui aplicată obligatoriu pe termen scurt și mediu, astfel încât transportatorii să poată emite facturi de transport către client, care să acopere costurile de operare reale pe care le-au avut. Transportatorii nu pot absorbi creșterea costului cu motorina din Ianuarie-Martie și clienții să aplice noile valori din 1 Aprilie.
- Transportatorii facturează serviciile de transport către client după închiderea lunii Martie, iar plata serviciilor de transport era contractual uzuală la 30, 60 și chiar 90 de zile. Sunt necesare imediat măsuri de sprijinire pentru plata facturilor de transport la 15 zile de către client și măsuri de sprijin pentru asigurarea fluxului de bani pentru transportatori.

Dacă nu se schimbă nimic, transportatorii ar trebui să plătească motorina pe luna Martie și Aprilie integral, înainte să ajungă să încaseze contravaloarea serviciilor de transport realizate și facturate către client, în situația în care clienții ar plăti la 30 de zile. Pentru aceste 2 luni, sumele necesare suplimentare ar fi de 4.400-5.000 Euro per camion pentru cei care operează în UE, și de 12.000-15.000 Lei pentru național.

Măsurile pot fi de 2 tipuri:

- De ajutor direct din partea statului prin:
 - o subvenționarea prețului carburantului – țările mai bogate au folosit această măsură Franța 15 eurocenți, Spania 30 eurocenți, chiar și în paralel cu
 - o ajutoare de stat de minimis de 1300 Euro în Franța pentru capete tractor, 600 Euro pentru vehicule 7,5t-25,9 t, 400 Euro pentru vehicule sub 7,5t, 300 Euro pentru vanuri și 1000 Euro pentru autocare.

Măsuri intermediare – în Franța unde se poate restitui o parte din acciza, intervalul de rambursare a fost scăzut de la 3 luni la 1 lună la fel și în Spania. În UE sunt doar 6 state (Franța, Spania, Belgia, Italia, Slovenia și Ungaria*) care practică rambursări de acciză la motorină. Aceste rambursări sunt realizate, conform legislației europene, pentru diferența dintre valoarea minimă din UE de 330 Euro/1000 litri motorină și valoarea accizei din țările respective.

- Măsuri de reducere a taxării carburantului – reducerea TVA de la 23 la 8% în Polonia, reducerea accizei sub nivelul minim din UE – 330 Euro/1000 litri la motorină și 359 Euro/1000 litri la benzină

Solicităm măsuri imediate care să mențină transportatorii în funcțiune. Transportul rutier este o verigă intermediară indispensabilă funcționării normale a economiei, fără de care ar fi un blocaj iminent.

Solicităm următoarele măsuri de sprijin, cu aplicare imediată pentru o perioadă de 90 zile:

1. Subvenționarea cu 1,5 lei/litru a prețului la carburant
2. Reducerea TVA de la 19% la 5% la motorină și benzină
3. Reducerea Accizei de la 330 Euro/1000 litri și de la 359 Euro/1000 litri la 21 Euro/1000 litri la motorină și benzină
4. Obligativitatea indexării costului motorinei la fiecare săptămână
5. Obligativitatea plății componentei de carburant din tariful de transport la intervale de timp reduse la 15 zile

2 - Suspendarea plăților ratelor la leasing, creditelor bancare, taxelor și impozitelor locale pe o perioadă 3 luni pentru asigurarea fluxului de numerar, precum și introducerea unor ajutoare de minimis pentru transporturile comerciale

Avansul ratei inflației însoțită de majorarea dobânzii de politică monetară a BNR a condus la creșterea nivelului indicelui ROBOR la cel mai mare nivel din ultimii 9 ani. ROBOR la 3 luni a ajuns la 4,53% la data de 22 Martie și în scurt timp va ajunge la 5%. Acest lucru înseamnă că firmele de transport rutier cu finanțări în derulare vor achita mai mult lunar.

Activitatea de transport se facturează de cele mai multe ori lunar iar plata se face la 30/60/90 zile, astfel că aceste măsuri restrictive adoptate de BNR pentru combaterea inflației pun presiune pe fluxul de numerar al firmelor de transport rutier.

În România, 25% din firmele de transport rutier au rezultate negative, iar majoritatea care au rezultate pozitive au marje de operare între 1% și 5%.

În acest sens, **UNTRR solicită amânarea plății finanțărilor – leasing financiar, leasing operațional, credit și măsuri de reducere și amânare a plății taxelor și contribuțiilor sociale de către firmele de transport rutier, pentru a le oferi suport în cadrul fluxului de bani, precum și introducerea unor ajutoare de minimis pentru transporturile comerciale după modelul din Franța.**

TIRMagazin.ro