

# 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 semnaleză 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. În perioada decembrie 2021 – aprilie 2022 costul de operare al transportului rutier de marfă a crescut cu 21%. Firmele de transport rutier au o marja de profit net de 6-7% și nu au posibilitatea absorbției creșterii costurilor de operare.

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
2. Suspendarea plăților ratelor la leasing, creditelor bancare, taxelor și impozitelor locale pe o perioadă 3 luni pentru asigurarea fluxului de numerar

## Contextul actual

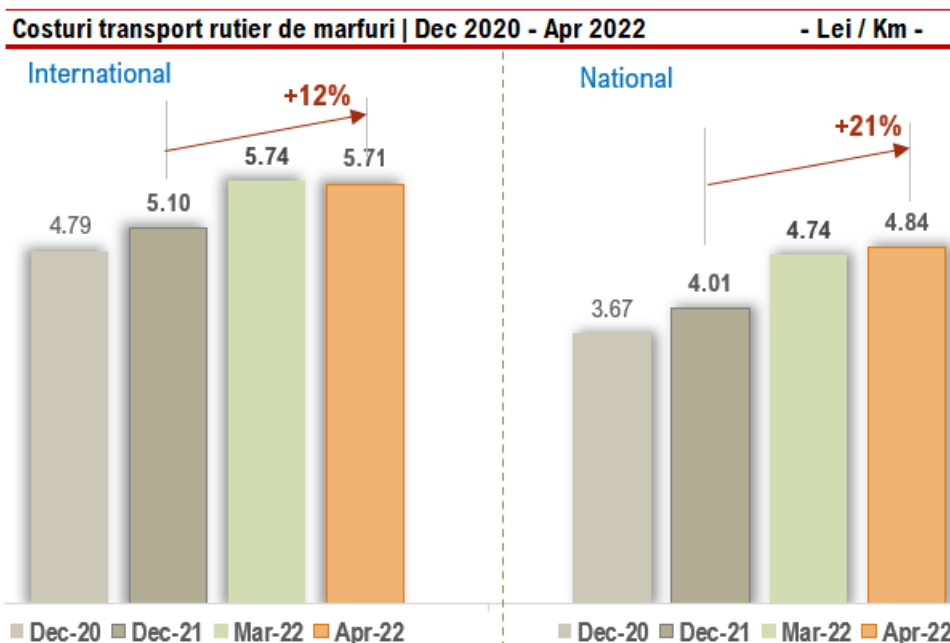
- În aprilie 2022 prețul motorinei a ajuns să reprezinte 55% din costurile de operare ale transportatorilor, față de 47% în decembrie 2021. De la începutul anului până în prezent prețul motorinei a crescut cu 39%.

- Majorarea dobânzii de politică monetară a BNR la 3% în Apr a condus la creșterea ROBOR la peste 5%, cel mai mare nivel din ultimii 9 ani.

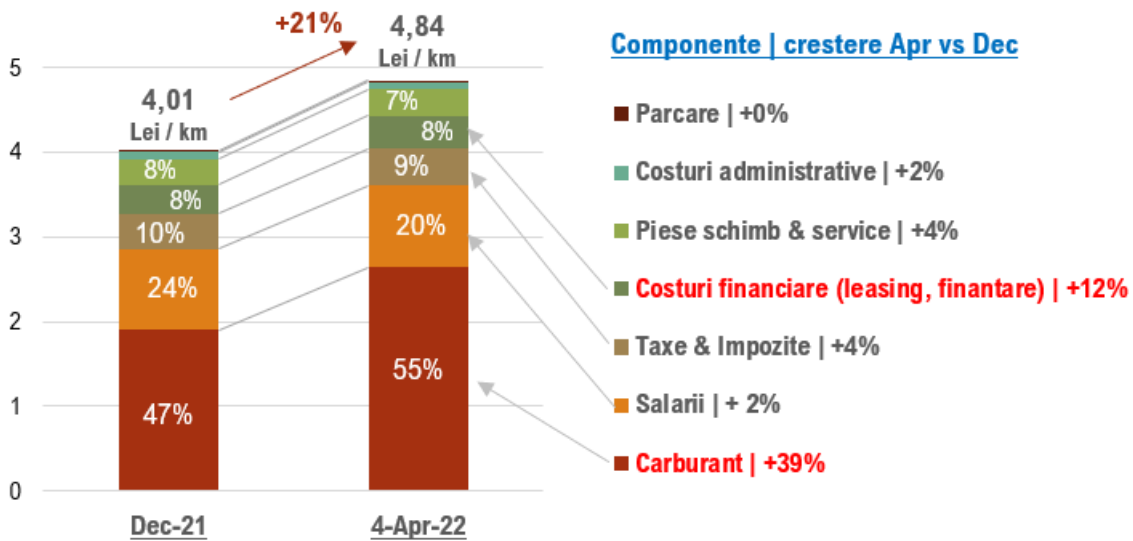
Firmele de transport rutier cu finanțări în derulare vor achita mai mult lunar. Costurile cu finanțarea au crescut cu 12% în acest an pentru transportatori.

- În perioada decembrie 2021 – aprilie 2022 costul de operare al transportului rutier de marfă a crescut cu 21% pentru transport național și cu 12% pentru transport internațional.

- Firmele de transport rutier au o marja de profit net de 6-7%. În condițiile creșterii costurilor cu 21% transportatorii nu au posibilitatea absorbției acestora, majoritatea riscă falimentul.



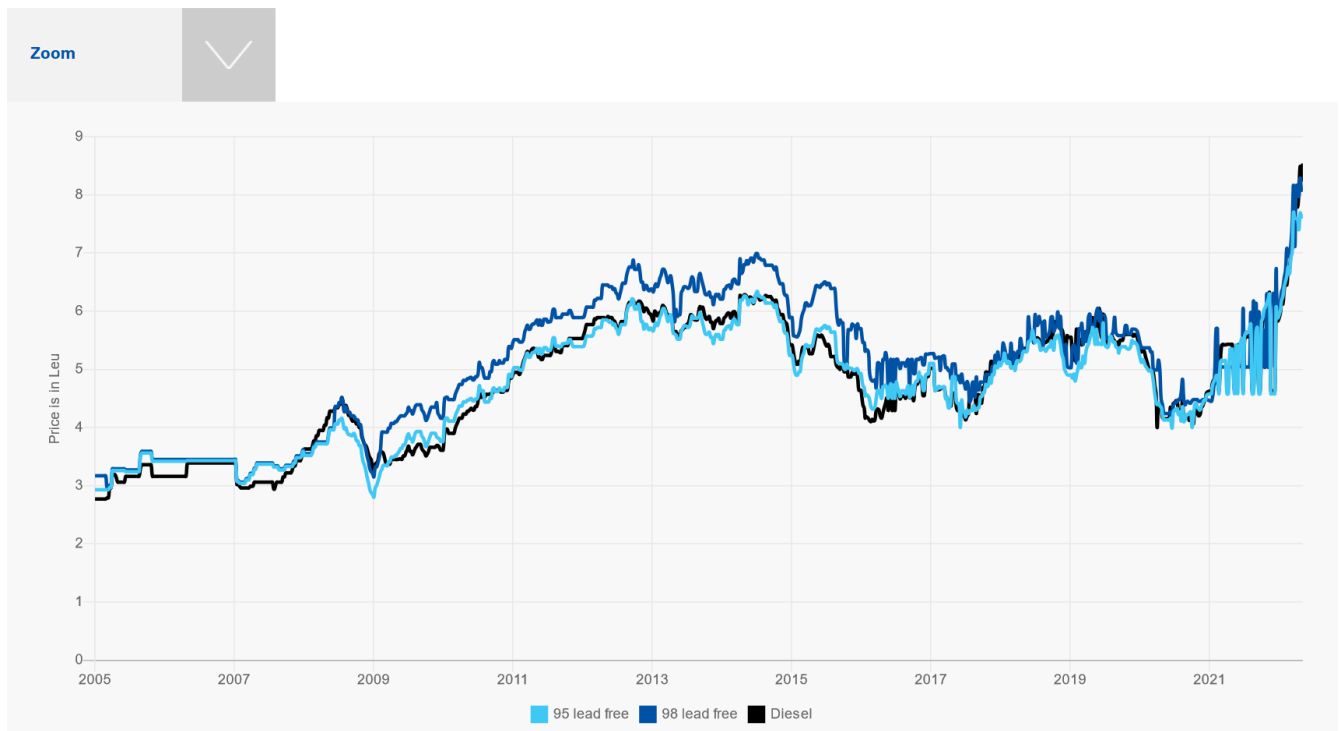
## Structura costuri transport rutier national, pe componente | Dec 2021 - Apr 2022



Sursa: calcule interne UNTRR

## Evoluția prețului la combustibil

Romania



## Măsuri de sprijin a transportului rutier de marfă

### A. Reducerea prețurilor la carburanți

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-și 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	<b>+2.250</b>
RO	9.000	30	2.700	1,2	3.240	1,7	4.590	<b>+1.350</b>

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 sczut 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

#### **A.1 Măsura de sprijin propusă de Guvern**

**Suma alocată ca ajutor de stat- 300 milioane lei, cu posibilitatea suplimentării**

**Suma maximă pe firmă - Ajutorul de stat se acordă sub formă de grant și nu depășește echivalentul în lei a 400.000 de euro per întreprindere. Toate valorile utilizate sunt în valoare brută, înainte de deducerea taxelor și impozitelor**

Valoarea ajutorului de stat acordat pentru compensarea creșterii prețului pentru combustibil **este de 50 bani pe litrul de combustibil achiziționat, dar nu mai mult de 400.000 euro per întreprindere.**

**ATENȚIE! Cererile de rambursare se depun până la data de 1 Decembrie 2022!**

**Perioada pentru care se alocă ajutorul de stat - începe cu 30 de zile anterioare publicării în Monitorul Oficial a Hotărârii de Guvern și se termină pe 01 decembrie 2022.**

**Prin urmare pentru combustibilul achiziționat în luna decembrie 2022 nu se acordă ajutor de stat!**

**Ajutorul de stat se acordă pentru combustibilul utilizat pentru motor în:**

a) **transport rutier de mărfuri în cont propriu sau contra cost**, cu autovehicule ori ansambluri de vehicule articulate destinate exclusiv transportului rutier de mărfuri și **cu o greutate brută maximă autorizată de cel puțin 7,5 tone;**

b) **transport rutier de mărfuri în cont propriu sau contra cost**, cu autovehicule ori ansambluri de vehicule articulate destinate exclusiv transportului rutier de mărfuri și **cu o greutate brută maximă autorizată ce depășește 3,5 tone, dar nu mai mult de 7,5 tone;**

c) **transport rutier de mărfuri național și internațional contra cost**, cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule destinate exclusiv transportului rutier de mărfuri și cu o greutate brută maximă autorizată **ce depășește 2,5 tone, dar nu mai mult de 3,5 tone;**

d) **transportul de persoane, regulat inclusiv transportul public local de persoane, transport ocazional cu un autovehicul din categoria M2 ori M3**, definit în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective;

**Fiind ajutor de stat nu se acordă firmelor care se află în procedură de executare silită, faliment, dizolvare, închidere operațională sau lichidare.**

**Măsură insuficientă:** Cu un buget de 300 milioane lei, la o rambursare de 0,5 lei/litru, este acoperit un consum de doar 600 milioane litri de motorină. În România, consumul de motorină este de 8-9 ori mai mare.

La un consum lunar de 2.700 litri per camion, măsura de rambursare propusă de Guvern ar returna firmelor aproximativ 270 euro per camion, respectiv doar 5,9% din costul lunar al motorinei per camion.

Astfel, bugetul propus de Guvern ar subvenționa motorina doar pentru sub 5% din parcul total de vehicule comerciale, în condițiile în care în România există 40.500 de firme de transport rutier de mărfuri și persoane, respectiv 165.000 de vehicule destinate transportului rutier de mărfuri și 46.000 de vehicule destinate transportului rutier de pasageri. Totodată, sunt înmatriculate aproximativ 870.000 de vehicule de transport marfă – vanuri.

Km parcurși /lună	Consum l/100 km	Litri motorină / camion/ lună	Preț motorină Aprilie Euro/litru	Cost motorină Euro /lună/camion	Măsură rambursare (euro)
9.000	30	2.700	1,7	4.590	<b>-270</b>

Totodată, procesul de rambursare urmează procedura de la rambursarea accizei - proces care a mers greoi. Firmele de transport rutier se decapitalizează masiv în această perioadă, cu efecte serioase în următoarele luni. Mecanismele reale de ajustare sunt lăsate la nivelul pieței.

Mai jos avem situația cu acciza returnată în perioada 2014 – 2020, procedură de care au beneficiat 1.300 de firme, iar plafonul alocat inițial nu a fost atins niciodată.

## ACCIZA RETURNATĂ

**HOTĂRÂRE nr. 537 din 26 iunie 2014 – au fost plătite 2.353 cereri- aprox. 600 firme**

AN	SUME ALOCATE INITIAL	SUME SUPLIMENTATE	SUME RETURNATE TRANSPORTATORILOR
2014	40 milioane lei	-	180.844 lei
2015	626,5 milioane lei	-	15.525.208 lei
2016	643,2 milioane lei	-	24.182.125
2017	661,7 milioane	-	27.773.890
<b>TOTAL</b>			<b>67.662.067</b>

**HOTĂRÂRE nr. 549 din 17 iulie 2018 – număr firme beneficiare 2018-2020- 700**

AN	SUME ALOCATE INITIAL	SUME SUPLIMENTATE	SUME RETURNATE TRANSPORTATORILOR
2018	20 milioane lei	20 milioane lei	8.148.669 LEI
2019	20 milioane lei	40 milioane lei	39.815.737 LEI
2020	20 milioane lei	30 milioane lei	28.095.557 LEI
<b>TOTAL</b>			<b>76.059.963 LEI</b>

### **B. Suspendarea plăților ratelor la leasing, creditelor bancare, taxelor și impozitelor locale pe o perioadă 3 luni pentru asigurarea fluxului de numerar**

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 5,1% la data de 4 mai și în scurt timp va ajunge la 6%. 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 următoarele măsuri de sprijin:**

6. Amânarea plății finanțărilor – leasing financiar, leasing operațional, credit
7. 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
8. Ajutoare de stat de minimis pe modelul francez, de 1300 euro pentru capete tractor, 600 euro pentru vehicule 7,5t-25,9 t, 400 euro pentru vehicule sub 7,5t, 300 euro pentru vehicule sub 3,5t și 1000 euro pentru autocare