



UNTRR solicită eliminarea supraaccizei de la 1 ianuarie 2016: restituirile sunt de doar 0,8% din cele estimate, din cauza birocratizării excesive, perioadelor de rambursare extrem de lungi și i impredictibile, iar scăderea drastică a volumului de carburant vândut în România a limitat câștigul statului la sumele neplătite și la cele încasate din rata de schimb majorată cu 7,5%

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) semnalează faptul că, în primele șapte luni din 2015, a fost returnat către transportatorii rutieri doar un procent de 0,8% din bugetul alocat schemei de restituire a accizei disponibil pentru anul în curs, ceea ce dovedește încă o dată că această facilitate este nefuncțională și că supraacciza la combustibili ar trebui eliminată cât mai rapid, începând cu 1 ianuarie 2016, așa cum prevedea inițial Codul Fiscal.

Astfel, în perioada ianuarie – iulie 2015, s-au restituit numai 4,98 milioane lei (1,12 milioane euro) către transportatori, sumă aferentă pentru 172 de cereri, deși bugetul estimat pentru acest an este de 626,5 milioane lei (140,8 milioane euro).

În 2014, din bugetul estimat de 40 milioane lei, respectiv echivalentul a aproximativ 8,44 milioane euro, doar în luna decembrie au fost făcute plăți, când au fost plătite 7 cereri de rambursare în valoare totală de 180.844 lei, aproximativ 40.000 euro, adică 0,45%.

UNTRR a atras atenția autorităților de nenumărate ori că schema de rambursare a accizei suplimentare este nefuncțională, întrucât toți transportatorii rutieri români care operează curse internaționale alimentează în afara țării, iar cei din zonele de frontieră, chiar dacă nu fac transport internațional, au preferat să alimenteze în afara țării, iar transportatorii străini în tranzit au renunțat complet la alimentări cu carburant în România.

Din circa 5 miliarde litri de motorină și 2 miliarde de litri de benzină consumați în România anual, o scădere a consumului de motorină cu 13,5% ar anula orice venit suplimentar la bugetul statului datorat creșterii accizei la motorină de la 330 euro/1000 litri – prag minim la nivel european atins de România la 1 ianuarie 2013, la 400 euro/1000 litri din aprilie 2014. În iulie 2014, Institutul Național de Statistică indica o scădere de 18,5% a valorii carburantului vândut în România.

Pentru a recupera, statul român calculează rata de schimb pentru plata accizelor la carburanți într-un mod ingenios la o rată de 4,7380 lei, în loc de 4,4093 (rata din prima zi lucrătoare a Băncii Centrale Europene, rată obligatorie până la atingerea pragului minim al accizelor la carburanți în UE), majorând cu 7,45% valoarea colectată în lei. Această rată de schimb originală ar însemna o acciză de 430 euro/1000 litri calculată la rata de schimb a BCE, cu 100 euro mai mult decât rata minimă reglementată la nivelul UE – având în vedere că TVA se adaugă prețului final și accizei, doar că această majorare de 7 cenți și rata de schimb originală, cu tot cu TVA – contribuie la majorarea cu 12,4 eurocenti/litru de motorină.

România a atins nivelul obligatoriu în UE al accizelor la motorină de 330 euro/1000 litri încă din 01.01.2013, iar la benzină 359 euro/1000 litri încă din 01.01.2011. În aprilie 2014 ambele au fost majorate cu 7 eurocenti/litru (70 euro/1000 litri) reprezentând o creștere cu 21,2% a accizei la motorină de la la 330,395 euro/1000 litri la 400,59 euro/1000 litri, iar pentru benzina fără plumb reprezintă o creștere cu 19,4% a accizei de la 359,59 euro/1000 litri la 429,59 euro/1000 litri. Această majorare a adus o creștere de minimum 6,5% a prețului final al carburanților! Rata de schimb originală mai adaugă aproximativ 3% la prețul final al carburanților. În total, carburantul este cu 10% mai scump exclusiv datorită statului român, deasupra oricărei cerințe europene, în condițiile unui TVA de 24%. Fără acciza suplimentară, fără rata de schimb inventată și cu TVA 19%, motorina ar fi mai ieftină cu 15% în România!

Prevederile Directivei 96/2003 se aplică în alte 6 țări membre ale Uniunii Europene, unde există practica returnării accizelor la motorină pentru utilizatorii profesioniști, fără încadrarea acestei proceduri la ajutor de stat, având în vedere că statul nu dă nimic de la el, ci îi restituie

utilizatorului (doar pentru autovehiculele eligibile menționate la Art 7 al directivei) o sumă din cea plătită deja de utilizator statului, fără ca valoarea plătită de utilizator, considerând și rambursarea, să coboare sub pragul minim al accizei la nivel european: în 2014 Ungaria 17 forinți/litru (0,055 euro/litru sau 55 euro/1000 litri), din 2015 Ungaria 11 forinți/litru (0,035 euro/litru sau 35 euro/1000 litri), Spania 48 euro/1000 litri, Slovenia 74,88 euro/1000 litri, Italia 214 euro/1000 litri, Belgia 76,3 euro/1000 litri, Franța 47,4 euro/1000 litri.

Cu una dintre cele mai mici valori de rambursat, România dovedește că este incapabilă să administreze acest sistem, și să restituie 0,04 euro/litru sau 40 euro/1000 litri așa cum se menționează și în nota de fundamentare a propunerii de renunțare la acest sistem și la supraacciză în sine.

A recunoaște o măsură greșită, dovedește maturitate și profesionalism, aspectele economice trebuind să fie ghidate în mod normal de cifre și rezultate și nu de emoții personale, iar a persista în aplicarea unei măsuri greșite, dovedește opusul.

Câștigul statului român este limitat pe fondul scăderii consumului profesioniștilor și amatorilor la „ciupeală” din sumele rămase din bugetul alocat pentru rambursare și neplătit, precum și din rata schimb.

Inventată cu 7,5% mai sus decât cea utilizată de statele membre, doar ca să nu ni se pară că ne majorează prea tare acciza. Mai onest ar fi fost să majoreze acciza cu 10 eurocenți/litru și să aplice rata de schimb leu/euro recomandată în reglementările europene, decât să ne majoreze cu 7 eurocenți/litru, și să ajungem să plătim, prin invenții locale, tot 10 eurocenți/litru. Pe când putem să trăim în lumină și să ieșim din această obscuritate? Ar trebui ca statul român să înțeleagă că este în competiție cu statele din jur și cu toate din lume, iar pentru a fi mai puternic trebuie să își ajute mediul economic și companiile să fie mai puternice.

”Transportatorii români privesc cu neîncredere ultimele discuții din jurul Codului Fiscal care prevăd menținerea supraaccizei la carburanți până la 1 ianuarie 2017. Ne bucură reducerea TVA de la 24% la 20%, deoarece înseamnă o scădere a prețului la motorină, însă suntem îngrijorați de menținerea accizei suplimentare, deoarece, până în prezent, nu a adus efectele scontate – încasările la buget au scăzut, schema de rambursare nu funcționează, iar kilometrii de autostradă promiși nu au fost realizați. În ceea ce privește restituirea de accize, lipsa de coerență și funcționalitatea dezastruoasă fac inutilă măsura și toată lumea pierde”, a declarat Radu Dinescu, Secretarul General al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România.

Statul se apără și ne consideră evazioniști pentru că nu aplicăm sistemul lui dovedit contorsionat, discriminatoriu, scump și inutil. Transportatorii, ca orice oameni de afaceri, își doresc predictibilitate, ceea ce este exclus când vorbim de rambursarea accizei suplimentare. Transportatorii care au ales să alimenteze în Ungaria începând cu aprilie 2014, au suportat costul unui flux de bani majorat în primele 2 luni, în special datorită TVA de 27%, intrând într-un ritm normal și predictibil după prima recuperare de TVA și acciză suplimentară de, 5,5 eurocenți/litru, bani recuperați începând cu luna iunie 2014. De ce ar vrea cineva să încerce să înceapă să creadă în miracolele administrației din România, când are posibilitatea să trăiască în realitatea confortabilă a altor administrații funcționale care înțeleg că pentru a-și atinge scopul de a încasa mai mulți bani, trebuie să ofere ceva în schimb celor de la care ia acești bani: decontare lunară, compensarea eventualelor datorii la bugetul de stat – așa cum face guvernul ungar. În România, firmele românești în insolvență și cele cu datorii la bugetul de stat nu sunt eligibile! Firmele de transport din oricare din celelalte 27 state membre UE, pot recupera acciza din România fără să fie condiționate să nu fie în insolvență sau de datorii către statele din care provin.

Prețul în scădere al petrolului pare să încurce socotelile statului român. Dacă acciza are valori fixe în euro și umflate artificial în lei, TVA este un procent aplicat unui preț în scădere, sumele astfel colectate diminuându-se proporțional cu scăderea prețului carburanților.

* * *

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) este o organizație profesională și patronală, neguvernamentală, independentă, apolitică, fondată în 1990 pe principii democratice, care promovează și apără interesele transportatorilor rutieri pe plan intern și internațional, înregistrând de la înființare până în prezent peste 14 .000 membri - operatori care efectuează transporturi interne și internaționale de marfă și persoane.