

---

# ANALIZĂ UNTRR

## INDUSTRIA DE TRANSPORT RUTIER DIN ROMÂNIA ȘI IMPACTUL ASUPRA FIRMELOR

# Cuprins

---

Transportul rutier de mărfuri.....pag. 3

Transportul rutier de persoane....pag. 4

Contribuția la exportul de servicii...pag. 5

Măsuri urgente socilitate de UNTRR autorităților române pentru contracararea impactului crizei COVID-19...pag. 6

Măsuri propuse de firmele de transport rutier....pag. 10

Studiu de caz – cum pun finanțatorii problema în cazul firmelor de transport..pg. 12

# Transport rutier de mărfuri

Număr de firme: **34.320** de firme

Număr de vehicule licențiate pentru transportul rutier de mărfuri: **157.000** de autovehicule

Cod CAEN 4941 și 4942 – cifră de afaceri 2019: **44 miliarde lei**

Profit 2019: **1,43 miliarde lei**

Număr de angajați 2019 (transport rutier de mărfuri și persoane): **aprox. 300.000 de angajați**

Venituri achitate angajați 2019 (salarii, diurne, bonusuri, contribuții sociale): **16,6 miliarde lei**

**40%** dintre firmele de transport rutier de mărfuri au lichiditatea curentă sub 1 => presiuni asupra lichidităților

**61%** dintre companii au un risc mediu-mare de insolvență

**60%** scăderea cifrei de afaceri estimată de firmele de transport rutier în luna martie față de perioada similară de anul trecut

**73%** - ponderea transportului internațional din totalul transporturilor rutiere românești

**5,95 miliarde euro** reprezintă contribuția transportului rutier de mărfuri la exportul de servicii, restul fiind generat de transportul rutier de pasageri (52 milioane euro) și alte tipuri de transport rutier (112 milioane euro)

SURSĂ DATE: ARR, MFP, BNR, COFACE, EUROSTAT, STUDIU UNTRR

# Transportul rutier de persoane

Număr de firme : **3.650**

Număr de vehicule licențiate : **29.070**

**800** - firme de transport persoane ocazional/turistic/grupuri - intern si international

**948** - operatori de transport rutier public de persoane prin servicii regulate in trafic national judetean

**335** - operatori de transport rutier public de persoane prin servicii regulate in trafic national interjudetean

**80%** - scădere număr pasageri pentru transportul rutier național de persoane – linii regulate

**100%** - scădere număr pasageri transport național de persoane - curse ocazionale

**90%** - scădere transport rutier de persoane internațional – linii regulate

**100%** - scădere transport rutier de persoane internațional – curse ocazionale

SURSA: ARR, STUDIU UNTRR

# Contribuția la exportul de servicii

Transportul rutier este principalul contributor la exportul de servicii al României, cu un total de 6,12 miliarde euro, în creștere cu 10% față de 2018.

Transportul rutier generează un sfert din exportul total de servicii al României, de 26,3 miliarde de euro și peste jumătate din soldul total al comerțului internațional cu servicii.

Cu 60% dintre companii în insolvență și aproape de faliment ne putem aștepta ca contribuția sectorului la exportul de servicii să se înjumătățească.

# MASURILE URGENTE SOLICITATE DE UNTRR AUTORITAȚILOR ROMÂNE PENTRU CONTRACARAREA IMPACTULUI CRIZEI COVID-19 ASUPRA TRANSPORTURILOR RUTIERE:

**1. UNTRR solicită Guvernului să clarifice modalitatea de aplicare a Ordonanței Militare nr. 5, deoarece autoritățile locale – primăriile, poliția, Direcțiile de Sănătate Publică – aplică neunitar deciziile luate prin Ordonanțe Militare, iar șoferii fără simptome sunt trimiși automat în autoizolare 14 zile, deși ar trebui excluși de la această măsură.**

Alături de medici, asistente, lucrătorii comerciali din magazine, curieri și de toți ceilalți aflați în prima linie, șoferii sunt la datorie, iar munca lor fiind indispensabilă pentru economie. Cu toate acestea, în ultimele zile am primit pe email, telefonic și pe rețelele sociale multe plângeri de la firmele de transport rutier și șoferi, că aceștia sunt urmăriți de poliție, amenințați cu amenzi și trimiși în izolare, deși Ordonanțele Militare nu prevăd acest lucru.

În condițiile în care la nivel național avem o criză de șoferi și în contextul crizei coronavirus, cei rămași ar trebui susținuți și încurajați și nu hărțuiți de autoritățile locale.

UNTRR solicită Guvernului revizuirea Ordonanței Militare nr. 4 din 29.03.2020, prin excluderea clară a conducătorilor autovehiculelor de transport marfă cu capacitatea maximă autorizată mai mare de 2,4 tone care realizează transporturi internaționale de la măsurile de izolare/carantinare, dacă aceștia nu prezintă simptome asociate noului coronavirus (COVID-19).

Totodată, UNTRR solicită Guvernului să permită șoferilor profesioniști români care dețin atestat profesional, card tahograf digital și contract de muncă la firmele de transport rutier românești sau străine, să se deplaseze cu avionul, microbuzul sau autoturismul personal către camioanele aflate în Europa de Vest, iar la întoarcere să nu fie plasați direct în carantină/izolare.

**2. UNTRR solicită Guvernului acordarea unei reduceri de 10% firmelor care își plătesc integral taxele aferente lunii februarie până la 31.03.2020 – impozit pe salarii, CAS, CASS, impozit pentru microîntreprinderi, impozit pe dividende, contribuția asiguratorie pentru muncă, TVA, în condițiile în care pentru obligațiile fiscale scadente și neachitate nu se calculează și nu se datorează dobânzi și penalități de întârziere, pe perioada stării de urgență și 30 de zile după încetarea acesteia.**

Firmele care încă au activitate și posibilități financiare de a achita aceste taxe și impozite, vor fi tentate să amâne plata lor pentru a-și menține fluxul de bani, astfel că bugetul statului va fi văduvit de aceste contribuții tocmai într-o perioadă în care are nevoie cel mai mult de fonduri.

Ar trebui oferită o reducere de 10% pentru cei care au plătit sau vor plăti integral taxele până la 31 martie 2020, integral pentru martie - până la 30 aprilie și integral pentru aprilie - până la 31 mai 2020. Sistemul este similar cu bonificația de 10% primită la plata integrală a impozitelor locale până la finalul lunii martie a fiecărui an. O facilitate similară este oferită de statul elen companiilor din Grecia, acestea urmând să primească o reducere de 25% pentru plata integrală și la timp a impozitelor și contribuțiilor sociale.

Prin oferirea unei reduceri de 10% la plata la zi a taxelor și impozitelor și încurajarea firmelor sănătoase financiar să achite aceste obligații, statul practic va avea de câștigat costul de finanțare și cheltuielile administrative pe care ar trebui să le plătească dacă banii nu se încasează. Dacă statul încasează taxele și impozitele de la firme, se reduce instant nevoia de finanțare.

---

### **3. UNTRR solicită ASF și MAI realizarea unei proceduri simple de notificare electronică a suspendării utilizării vehiculului și a asigurării RCA.**

Legea nr.132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie și Norma nr. 20/2017 privind asigurările auto din România ar trebui modificate, astfel încât firmele de transport rutier din România afectate de criza noului coronavirus să-și poată suspenda asigurările RCA fără a depune plăcuțele de înmatriculare/înregistrare la autoritatea care le-a eliberat.

Deși această posibilitate este prevăzută în cadrul legii 132/2017, nu poate fi operată deoarece nu există o procedură pentru returnarea plăcuțelor de înmatriculare. Totodată, Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor (DRPCIV) ne-a confirmat că de când este în vigoare legea 132/2017, nu s-au înregistrat cazuri de suspendare a asigurării RCA prin depunerea plăcuțelor de înmatriculare.



**4. UNTRR solicită Guvernului, Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor (MT), Ministerului Afacerilor Interne (MAI) și Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) ridicarea restricției de circulație pentru vehiculele rutiere cu masă totală maximă autorizată mai mare sau egală cu 7,5 tone, altele decât cele destinate exclusiv transportului de persoane, pe drumul național DN 1 (E60), pentru sectorul km 67+400 Ploiești (intersecție DN1 cu DJ236) - Brașov (intersecție DN1 cu DN1A).**

Ridicarea restricției se impune deoarece activitatea turistică în zona stațiunilor de pe Valea Prahovei a fost suspendată și, având în vedere necesitatea spitalelor și magazinelor pentru aprovizionare, traseul Ploiești – Brașov pe DN1 este mult mai rapid, iar mărfurile pot ajunge într-un timp mai scurt în localitățile din centrul țării.

Din cauza crizei provocate de noul coronavirus, mai toate țările din Uniunea Europeană au ridicat restricțiile de circulație, astfel că UNTRR solicită suspendarea tuturor restricțiilor care nu vizează siguranța rutieră, cum ar fi un pod afectat sau un sector de drum aflat în reparații.

Totodată, UNTRR solicită Asociației Municipiilor din România (AMR) suspendarea restricțiilor de acces în orașe, pentru a permite aprovizionarea. Reamintim autorităților că pandemia de coronavirus a perturbat traficul de mărfuri în toată Europa, înregistrându-se timpi de așteptare de zeci de ore la frontiere. Mărfurile esențiale trebuie să ajungă cât mai repede în spitale și magazine, astfel că nu se mai impune menținerea anumitor ore destinate accesului în orașe.

# Măsuri propuse de firmele de transport rutier

- **Pentru transporturile rutiere de marfuri internationale - certificatele nu pot fi obtinute** - pentru ca industria porneste ca si sectorul constructiilor cu un volum redus in ianuarie si apoi in februarie si martie creste volumul astfel ca lunile de referinta sunt slabe pentru a putea dovedi 25% mai putin in martie decat in ianuarie si februarie. Solutia poate fi comparatie cu martie 2019, si de asemenea dupa 15 zile in aprilie - pentru ca se inregistreaza scaderi in continuare la volume transportate pe masura ce se opresc diferite industrii. Pe textul actual, firmele de transport cu activitate redusa la final de martie cu peste 80% nu vor putea cere suport de la stat decat dupa inchiderea situatiilor pe luna aprilie si depunerea acestora pe 25 mai, mult prea tarziu pentru a putea mentine angajatii - si astfel sunt nevoiti sa procedeze la concedieri imediate.

- **Plată anticipată impozit pe profit** – bonificație de 5% pentru marii contribuabili și de 10% pentru micii contribuabili – ar trebui să fie 10% pentru toate firmele, să nu existe discriminare

- **Suportul de la stat este oferit firmelor care au fost afectate direct sau indirect si care nu au resurse?! ce inseamna acest lucru? cei care au inca resurse - le au pentru ca au fost seriosi si isi doresc sa le utilizeze la repornirea activitatii.** In domeniul transporturilor rutiere de marfuri, la repornirea activitatii, trebuie sa existe capital de lucru pentru 90 zile - in prima luna se incepe activitatea, la final de luna se factureaza dar incasarile sunt uzual la peste 60 de zile, timp in care pentru fiecare autovehicul operat trebuie acoperite cheltuieli de aproape 10.000 euro/luna : 3.500-4.500 euro motorina, 2.600 euro cost cu forta de munca, 2.500 euro taxe de drum, intretinere, reparatii, asigurari, finantari. Solicitam renuntarea la aceasta sintagma

**- Suspendarea pentru 9 luni a rambursarii ratelor de capital sa fie facuta pentru toate tipurile de imprumuturi: linie de credit, credit la termen, leasing financiar, leasing operational\***

- Suspendarea sa fie facuta doar pentru rata de capital, dobanda (venitul societatilor finantatoare) exceptata de la suspendare (platita in continuare) - in felul acesta se asigura continuitatea veniturilor institutiilor financiare. Putem spune chiar ca incaseaza suplimentar dobanzi pentru 9 luni pentru fiecare contract impactat de suspendare

- Aceste facilitati sa se aplice doar celor cu ratele pentru luna martie platite la zi. Aceste facilitati sa fie aplicate doar celor cu taxele si impozitele platite la zi – necesar certificat fiscal atat de la ANAF cat si de la primarii - in felul asta se aduc banii necesari bugetului de stat si administratiilor locale. Nu trebuie calculate dobanzi penalizatoare pentru aceasta reesalonare. Nu trebuie raportate reesalonarile in CRC/CRB

- Nu trebuie asteptat declinul unei societati pentru aplicarea masurii, in cazul societatilor de transport declinul lunar poate sa fie sever si sa anuleze un an intreg (de ex. la o cifra de afaceri lunara de 3 milioane euro si in conditii normale un profit lunar de 100 000 euro, lipsa comenzilor pentru 80% din flota (situatia actuala) poate sa insemne o pierdere lunara de 1 milion de euro, daca firma este obligata sa respecte contractele cu finantatorii, deci un declin insurmontabil)

- Acceptarea unei polite CASCO de stoc pentru camioanele parcate => economie de 100 euro/camion/luna, rezolvarea problemei suspendarii RCA

# \*Studiu de caz – cum pun finanțatorii problema în cazul firmelor de transport

Se ia o firma de transport rutier de marfuri cu o vechime de 22 ani care nu are și nu a avut nicio întârziere la plata ratelor bancare, se poate verifica CRB, având o relație foarte bună cu finanțatorii.

În data de 11 martie, anticipând evoluția s-a solicitat finanțatorilor creionarea unui plan prin care să primească o perioadă de grație pentru partea de capital, firma fiind dispusă să plătească dobânda.

Pe 20 martie, firma relizând că nu se poate înțelege amiabil cu creditorul și constatând degradarea serioasă a indicatorilor, a decis declararea Fortei Majore și finanțatorul a fost notificat.

În acest moment, ratele lunare înseamnă aproximativ 170.000 euro/lună, adică 1.020.000 euro pentru 6 luni cât am solicitat grație. Din această sumă aproximativ 12.500 euro înseamnă dobânda/lună, adică 75.000 euro pentru o perioadă de șase luni.

Din negocieri s-a obținut un cost total de 410.000 euro/6 luni și obligativitatea parcarii echipamentelor doar în parcarile finanțatorilor pe perioadă grație, adică un cost suplimentar pentru 130 unități de 442.000 euro (adus cap tractor în țară și repositionat după 6 luni). Firma a propus punerea într-o parcare sigură sau la un dealer în occident, exemplu în Belgia, pentru a evita acest cost, dar a fost refuzată.

S-a ajuns de la 1.020.000 euro pe 6 luni în condiții de activitate completă, la un cost de 852.000 euro/6 luni cu camioanele parcate la București. Firma ceruse o perioadă de grație pentru partea de capital și plata dobânzii de 75.000 euro/6 luni.

Finanțatorii, prin poziția de forță adoptată, risca să genereze o epidemie de insolvențe după trecerea pandemiei de Covid 19.

Din această cauză este necesară intervenția statului, care din postura de arbitru să definească reguli clare prin care să fie protejați jucătorii implicați în economie și să dea o șansă reală tuturor în vederea reînțelegerii activității după pandemie.