

UNTRR solicita includerea în mod explicit a suspendării leasingului operational în Ordonanța 37 I 2020

Uniunea Nationala a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicita Ministerului Finantelor Publice (MFP) includerea în normele metodologice de aplicare a Ordonanței de Urgență a Guvernului privind acordarea unor facilitati pentru creditele acordate de institutii de credit si institutii financiare nebankare anumitor categorii de debitori a posibilitatii suspendării tuturor tipurilor de împrumuturi dedicate persoanelor juridice.

"Ordonanța de Urgență nr. 37/2020 și normele de aplicare ale acesteia includ și institutiile financiare nebankare definite potrivit Legii nr. 93/2009, în care sunt cuprinse societățile de leasing financiar. UNTRR solicita MFP includerea obligatorie a leasingului operational în OUG nr. 37/2020 și în cadrul normelor de aplicare, deoarece detine o pondere importantă în operarea vehiculelor de transport rutier. În ceea ce privește piața finanțării pentru vehiculele comerciale, 60% din autovehiculele de transport rutier sunt achiziționate prin leasing financiar, 30% prin leasing operational și 10% prin credit bancar, astfel ca UNTRR solicita și includerea obligatorie a leasingului operational în cadrul normelor de aplicare a OUG nr. 37/2020, în caz contrar firmele de transport rutier vor fi condamnate la faliment. Astfel, în cadrul art. 1 din normele de aplicare a OUG nr. 37/2020, solicităm completarea acestuia, prin includerea tuturor facilităților de leasing operational. În prezent, companiile de leasing operational considera că nu fac subiectul OUG nr. 37/2020", precizează UNTRR, într-un comunicat transmis luni AGERPRES.

Potrivit sursei citate, din normele de aplicare a aceleiași ordonanțe se dorește eliminarea sintagmei "doar cu acordul acestora", întrucât "ar putea dura luni de zile până când toate partile din contract își vor da acordul asupra modificării contractelor de finanțare".

"Totodată, la art. 16, pct. 5, dacă există posibilitatea de respingere a cererii de către creditor, atunci OUG 37 nu are niciun efect. Și astăzi creditorii pot respinge sau aproba cereri din partea companiilor. Solicităm menționarea clară - dacă finanțarea se încadrează în condițiile prevăzute la art. 15 și art. 16, atunci cererea se aproba; dacă finanțarea nu se încadrează, atunci se respinge. Solicităm și eliminarea sintagmei "doar cu acordul acestora" din normele de aplicare a OUG nr. 37/2020, de la articolul 16, pct. 7, pentru ca ar putea dura luni de zile până când toate partile din contract își vor da acordul asupra modificării contractelor de finanțare. Contractele de finanțare ale transportatorilor rutieri includ și acorduri cu entități diferite de vânzătorul vehiculelor, dar care sunt în același grup. De exemplu, service-urile care asigură mentenanța pe perioada finanțării aparțin, de cele mai multe ori, în mod direct sau indirect de finanțatori. La rândul lor, finanțatorul și service-ul sunt în același grup sau au legătura cu unul dintre producătorii celor 7 mărci de camioane din piața europeană", menționează transportatorii rutieri.

De asemenea, UNTRR solicita Ministerul Afacerilor Interne (MAI), Ministerului Finantelor Publice (MFP), Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicărilor (MTIC) și Autorității de Supraveghere Financiară (ASF) realizarea de urgență a demersurilor necesare pentru implementarea unor proceduri simple de suspendare online a asigurărilor RCA pentru transportatorii rutieri, prin completarea unei declarații electronice pe proprie răspundere. "Digitalizarea documentelor este absolut necesară, iar declarația electronică ar putea fi realizată de către STS, pe modelul declarației online creată pentru persoanele fizice (...), se arată în comunicat.

"Autovehiculele vor fi puse în parcare sigure, pazite, unde nu vor exista riscuri precum cel de furt sau de incendiu. Totodată, s-ar putea încheia o poliță CASCO de stoc pentru camioanele parcate (...) UNTRR va solicita găsirea unei soluții cât mai rapide de suspendare a asigurării RCA, fără a returna plăcuțele de înmatriculare, ci prin completarea unei declarații pe proprie răspundere, pentru ca firmele de transport rutier să-și poată folosi asigurările RCA actuale după ce criza provocată de coronavirus va trece și fără a parcurge proceduri birocratice cu

depunerea placutelor de înmatriculare si pe urma cu recuperarea acestora (...). Companiile de transport rutier care înca au resurse le au pentru ca au fost serioase si îsi doresc sa le utilizeze la repornirea activitatii. În domeniul transporturilor rutiere de marfuri, la repornirea activitatii, trebuie sa existe capital de lucru pentru 90 zile - în prima luna se începe activitatea, la final de luna se factureaza, dar încasarile sunt uzual la peste 60 de zile, timp în care pentru fiecare autovehicul operat în Europa de Vest trebuie acoperite cheltuieli de peste 10.000 euro/luna: 3.500 - 4.500 de euro de motorina, 2.600 euro cost cu forta de munca, 2.500 euro taxe de drum, întreținere, reparatii, asigurari (RCA, CASCO, CMR), finantari, cheltuieli administrative", se precizeaza în documentul citat.

Conform datelor UNTRR, în România sunt 8,2 milioane de vehicule, din care 200.000 sunt licentiate (165.000 de camioane si 35.000 de autobuze si autocare), iar din cauza crizei provocate de pandemia de coronavirus firmele de transport rutier de marfuri românești care realizeaza transport rutier international au raportat, în medie, o scadere cu 60% a afacerilor.

Totodata, în cazul transportului rutier national de persoane - linii regulate - numarul de pasageri a scazut cu 80%, iar pentru transportul de persoane ocazional si transportul rutier de persoane international scaderea este de 100%.