

Chiriac (CONAF): Statul vede pretul la pompa si se opreste acolo; nu vede ce se întâmpla cu el dupa

Confederatia Nationala pentru Antreprenoriat Feminin (CONAF) sustine integral pachetul de treisprezece solicitari formulat de Patronatul Industrii de Transport si Logistica ASTRA, cu sustinerea Asociatiei Operatorilor de Transport Rutier "APULUM" si arata ce înseamna, în bani si în trezoreria unei firme, un an în care toate costurile cresc simultan, în timp ce pretul contractat al transportului ramâne neschimbat.

"Statul vede pretul la pompa si se opreste acolo. Nu vede ce se întâmpla cu el dupa. Un cost care nu poate fi facturat mai departe nu dispare: sta în marja pâna când marja se termina, apoi în flota, apoi în locuri de munca, apoi în pretul de pe raft. Cele treisprezece masuri nu cer bani în plus. Cer ca drumul asta sa fie calculat o data, nu compensat din trei în trei luni", a declarat presedinta CONAF, Cristina Chiriac.

Analiza transmisa de CONAF semnaleaza ca motorina pentru un transportator român s-a scumpit cu mai mult de o cincime în prima jumatate a acestui an, respectiv cu 21,1%, fata de 16% cât a crescut media europeana.

"Motorina s-a scumpit aici mai repede decât în restul Europei, iar leul s-a depreciat. Or, un transportator nu-si plateste soferii si ratele de leasing în euro. În banii în care tine contabilitatea, a ramas în urma mediei europene cu 5,1 puncte procentuale", se mai arata în analiza.

Totodata, subliniaza sursa citata, în aceeasi perioada a crescut si polita obligatorie: pentru un camion nou, fara nicio dauna, cele mai ieftine oferte de pe piata libera pornesc în prezent de la peste 16.500 de lei pe an, fata de circa 9.700 anul trecut, iar de la 1 octombrie intra în vigoare TollRo.

"Salariile trebuie tinute aproape de ce se plateste în vest, altfel pleaca soferii. Toate cresc în acelasi timp, pe aceeasi cursa, cu aceeasi factura emisa clientului. Ramâne întrebarea pe care n-o pune nimeni: unde se duc banii astia. În mod normal, un cost care creste se transfera în pret. În transportul de marfuri nu ai cum, pentru ca pretul a fost negociat acum câteva luni, pentru un contract care tine un an sau doi. Iar la noi nu exista o clauza legala de indexare a combustibilului, legata de un indice public, cum exista în Spania, unde ministerul transporturilor îl publica lunar. Asa ca, între semnatura si scadenta, diferenta ramâne întreaga la transportator", se mai arata în comunicat.

Potrivit calculului Patronatului ASTRA, un singur camion avanseaza statului în jur de 5.830 de euro pe an, fara dobânda. O firma cu zece camioane finanteaza, în acelasi timp, si clientul, si statul, din bani pe care nu-i are. La sfârșit de luna, un patron de firma mica nu alege între investitie si dividend. Alege între plinul de motorina si salarii.

Autoritatea Rutiera Româna arata ca în 2025 au renuntat la licenta 4.296 de operatori de transport marfa, iar din parcul licentiat au iesit 39.170 de copii conforme. Aproape una din cinci masini. Într-un an în care schema de compensare a accizei era în vigoare.

"Nimeni nu închide o firma pentru ca s-a scumpit motorina cu douazeci la suta. Se închide dupa ce, doi ani la rând, a platit diferenta din marja, a amânat înnoirea flotei, a pierdut soferii si a ramas cu contracte pe care nu le mai poate onora la pretul semnat. Ce se vede în cifrele din 2025 nu e începutul acestui traseu. E mijlocul lui," a precizat Cristina Chiriac.

CONAF subliniaza ca sustine toate cele 13 puncte transmise Parlamentului României, în forma în care au fost formulate. Primele patru puncte tintesc costul, dar mai ales imprevizibilitatea lui: motorina profesionala,

permanenta, scrisa în lege si nu într-o hotarâre de guvern, respectiv acciza redusa la minimum 0,175 euro pe litru, cu termen 30 noiembrie 2026; fara plafon bugetar, în prezent intrând în schema vreo 6.200 de operatori din 47.306, iar ceilalti, adica 87% din industrie, platesc întreg; banii înapoi în cel mult 15 zile de la o cerere completa, cu posibilitatea de a-i primi în avans, în locul procedurii trimestriale din prezent: mai putina hârtie - cantitatile preluate automat din facturile care oricum trec prin e-Factura, fara cont separat de trezorerie, cu termen de depunere de 90 de zile în loc de 30.

Referitor la contracte si costuri, solicitarile vizeaza TollRo cu tarif mai mic, testat tehnic înainte de pornire, si sase luni în care se dau avertismente, nu amenzi, si o clauza de indexare a combustibilului în contractele de transport, legata de un indice public oficial.

Analiza mai arata ca un sofer profesionist câstiga în România, în medie, 1.794 de euro pe luna, iar în Germania, 3.357 si, în acest context, transportatorii cer: ridicarea plafonului neimpozabil al diurnei externe de la 87,5 la 120 de euro pe zi, cu indexare automata în fiecare an; trecerea de la trei la patru salarii de baza; 265 de lei pentru fiecare noapte petrecuta departe de casa, fara documente justificative; un singur regim pentru lucratorii mobili, cu o singura denumire si un singur set de plafoane, în locul celor patru care se suprapun acum; o norma ANAF care sa opreasca reîncadrarea retroactiva a diurnelor ca salariu pentru greseli de forma, atunci când nu exista intentia de a ocoli legea.

Pe partea de asigurari, propunerea este ca Autoritatea de Supraveghere Financiara sa verifice daca asiguratorii raporteaza complet pe segmentul vehiculelor grele si sa publice preturile platite efectiv, nu doar tarifele de referinta si Consiliul Concurentei sa publice raportul despre plafonarea adaosului comercial si sa se uite si la motivul pentru care pretul motorinei fara taxe e cel mai mare din Europa Centrala si de Est.

"Noua din cele treisprezece cer act normativ, deci trec prin Parlament. Una se poate face prin Hotarâre de Guvern. Trei se pot da administrativ, chiar si acum. Iar trei nu costa bugetul niciun leu: alocatia de cazare doar aplica transportului un regim pe care sectorul public îl are deja, unificarea regimurilor e tehnica legislativa, norma ANAF e o chestiune de interpretare", subliniaza sursa mentionata.

Pe 4 august au plecat trei cereri de informatii de interes public catre Consiliul Concurentei, Autoritatea de Supraveghere Financiara si Ministerul Finantelor. Termenul legal de raspuns se împlineste pe 18 august, precizeaza CONAF.

Confederatia Nationala pentru Antreprenoriat Feminin este prima confederatie patronala din România dedicata antreprenoriatului feminin. Reuneste companii cu peste 250.000 de angajati din toate domeniile economiei, prin 33 de sucursale teritoriale. Patronatul Industriei de Transport si Logistica ASTRA, autorul pachetului de treisprezece solicitari, este patronat membru în structura CONAF.