

Str. Ienăchiță Văcărescu, nr. 60, CP 040157, Sector 4, București
Tel: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 335 48 25
Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53
www.untrr.ro; e-mail: office@untrr.ro

MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE
REGISTRATURĂ GENERALĂ

25 NOV 2015

Nr. 84575

Nr. 3185/18.11.2015

MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE

Doamnei Anca Dana DRAGU - Ministrul Finanțelor Publice

Stimată Doamnă Ministru,

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA vă informează că în prezent operatorii de transport români se confruntă cu probleme deosebite legate de recuperarea sumelor care reprezintă diferența dintre nivelul standard al accizelor și nivelul accizelor diferențiat, prevăzute la art. 176 alin. (6) din Codul fiscal, pentru motorina utilizată drept combustibil.

Deși **HOTĂRÂREA nr. 537 din 26 iunie 2014** privind condițiile, procedura și termenele de restituire ca ajutor de stat a sumelor reprezentând diferența dintre nivelul standard al accizelor și nivelul accizelor diferențiat pentru motorina utilizată drept combustibil pentru motor este în vigoare încă din luna iunie 2014, primele cereri au fost plătite în decembrie 2014.

UNTRR semnalează faptul că, în primele unsprezece luni din 2015, a fost returnat către transportatorii rutieri doar un procent de 1,8% 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 – noiembrie 2015, s-au restituit numai 11,46 milioane lei (2,58 milioane euro) către transportatori, sumă aferentă pentru 457 de cereri, deși bugetul estimat pentru acest an este de 626,5 milioane lei (140,8 milioane euro).

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 eurocenți/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 eurocenți/litru (70 euro/1000 litri) reprezentând o creștere cu 21,2% a accizei la motorină de 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.

Cu toate că UNTRR a semnalat de nenumărate ori faptul că:

- administratorul schemei de ajutor de stat, Autoritatea Rutieră Română **gestionează defectuos și cu întârziere cererile de restituire a accizei**

- **prevederea articolului 15, din HG 537/2014 prin care "administratorul schemei trebuie să soluționeze cererile de restituire în termen de maximum 45 de zile lucrătoare de la data depunerii cererii" trebuie înlocuită, cu un termen maxim de 10 zile în care să fie luată decizia de aprobare a cererii de restituire a accizei suplimentare,**

Ministerul Finanțelor Publice nu a luat nici o măsură.

UNTRR continuă să avertizeze Ministerul Finanțelor Publice că menținerea acestui sistem nefuncțional are efecte negative în lanț pentru transportatorii rutieri români - consumatorii și pasagerii români - statul român, respectiv:

- **continuarea migrării către alte țări a consumului, în special a celui intern:**

- toți transportatorii rutieri români din zonele de frontieră, chiar dacă nu fac transport internațional - ies și alimentează în afara României pentru ca apoi să consume în țară,
 - firmele românești care fac transport internațional își iau vehicule cu rezervoare din ce în ce mai mari și încearcă să alimenteze din alte țări, precum Austria sau Ungaria;
- **reducerea constantă a volumului de carburant consumat în România;**
 - **reducerea constantă a sumelor încasate la bugetul de stat cu titlu de accize;**
 - **apariția nevoii unor invenții artificiale pentru a compensa aceste pierderi** – de exemplu, rata de schimb a cursului euro/leu pentru calcularea accizei;
 - **generarea unei situații perdante în lanț de tipul „lose-lose-lose” între transportatori - clienți (consumatori și pasageri români) - stat**, în locul unei situații în care toate părțile să aibă de câștigat pe modelul „win-win-win” inițial avut în vedere prin procedura de recuperare a accizei suplimentare pe motorină;
 - **dezavantajarea statului român în competiția cu celelalte state membre UE și cu cele non-UE ca Serbia, Turcia, Ucraina, etc** – competiție în care autoritățile fiecărui stat încearcă să își protejeze interesele obținând avantaje pentru agenții economici pe care îi reprezintă și contribuind astfel la creșterea economiei naționale.

Ținând cont de rezultatele negative obținute până în prezent dintr-un concept bun, dar pus în practică într-un mod defectuos, vă solicităm Doamnă Ministru să întreprindeți toate demersurile necesare pentru ca supraacciza la combustibili să fie eliminată, începând cu 1 ianuarie 2016. Astfel, deși poate părea că veniturile scad în mărimi raportate la unitatea de volum (acciza colectată pe fiecare litru de carburant vândut în România), creșterea volumului de carburant vândut, prin reîntoarcerea consumatorilor Români și a celor de tranzit la alimentări în România, va contrabalansa această scădere, iar venitul total din acciză la carburant, către bugetul de stat acesta va fi echilibrat prin creșterea constantă a volumului de carburant consumat în România.

În așteptarea răspunsului dumneavoastră, vă mulțumim anticipat pentru sprijinul acordat și vă rugăm să primiți expresia deosebitei noastre considerații.

Cu stimă,

SECRETAR GENERAL
Radu DINESCU

