

CALCULUL TARIFULUI/Km

Suma de **3.642,92** lei reprezinta totalul cheltuielilor realizate in decursul unei luni pe fiecare autovehicul in parte de catre un operator care detine un parc de minim 5 autovehicule cu care isi desfasoara activitatea.

Costurile au fost determinate ca fiind costuri specifice pentru 100 Km rulati in medie cu un rulaj in gol de 40Km. (CUPS 100/60).

Trebuie tinut cont de faptul ca un autoturism taxi parcurge in Timisoara ~150 de Km. Si tinand cont de CUPS-sul propus rezulta ~90 de Km <<pe plin>>.

De aceea veniturile care trebuie sa acopere costurile se realizeaza intr-un parcurs mai mic decat cel inregistrat de kilometraj. Astfel rulajul taxat la care trebuie raportate costurile este inferior parcursului efectuat si de aceea trebuie tinut cont ca aceste venituri se obtin numai pentru parcursul in care taxiul este ocupat.

Astfel rezulta (suma totala/26 de zile lucratoare/90 de km taxati)

Cursa medie in Timisoara este de 3,7 Km, ceea ce inseamna ca incasarile din tariful de pornire se impart la aceasta valoare si rezulta un coeficient de 1,27 (pt. $T_p = T_d$)

Tinand cont de acest coeficient formula rezultata va fi :

(suma totala/26 de zile lucratoare/90 de km taxati/ 1,27)

$$(a) \quad 3.597,92 / 26 / 90 / 1,27 = 1,226 \text{ lei/Km}$$

Tinand cont de prevederile Art. 25 lit d) din Normele Metodologice pentru aplicarea Legii 38/2003, peste costul minim al prestatiei trebuie asigurat un profit rezonabil asa incat suma care a rezultat si care reprezinta cheltuielile realizate de un autovehicul/Km pentru asigurarea transportului in regim taxi, trebuie adaugat un procent de 10%.

Astfel rezulta

$$(b) \quad 1,226 + 10\% = 1,348 \text{ lei/Km}$$

Tinand cont deasemeni ca societatea comerciala este platitoare de TVA, tariful rezultat se majoreaza cu 10,73%(TVA nedeductibila) si rezulta:

$$(c) \quad 1,348 + 10,73\% = 1,492 \text{ lei/Km}$$

Mai trebuie spus ca pot exista si anumite cheltuieli suplimentare care sunt inevitabile datorita functionarii unei societati si care pot majora tariful /Km.

Teoretic taximetristii independenti ar putea practica tariful minimal de la pct. b. Din cauza faptului ca statutul PFA stabilit prin legislatia in vigoare nu permite autorizarea mai multor autovehicule ale aceluiasi PFA, rezulta anumite cheltuieli unitare fixe care nu pot scadea odata cu cresterea parcului auto(cazul Societatilor Comerciale). Aceste cheltuieli insumate si cu alte cheltuieli nedeductibile dau un coeficient minim de 6,7% de unde rezulta:

$$(d) \quad 1,348 + 6,70\% = 1,438 \text{ lei/Km}$$

Avand in vedere aceleasi considerente de mai sus, societatile care au un parc propriu ce depaseste 17 autovehicule, au un coeficient subunitar invers proportional cu numarul autovehiculelor. Acest fapt le permite acestor societati sa coboare nivelul tarifului minim necesar pana la valoarea calculata pentru PFA.

Pentru a stabili nivelul tarifului maximal luam in considerare un profit de 150% raportat la valoarea de la pct a. Astfel rezulta:

$$(e) \quad 1,226 + 150,00\% = 3,065 \text{ lei/Km}$$

$$(f) \quad 3,065 + 10,73\% = 3,394 \text{ lei/Km (pt. } 5 \div 17 \text{ autovehicule)}$$

$$(g) \quad 3,065 + 6,70\% = 3,270 \text{ lei/Km (pt. PFA si SC cu parc} > 17 \text{ autovehicule)}$$