



Domnului Florin Vasile Cîțu – PRIMUL MINISTRU AL ROMÂNIEI, MINISTRUL INTERIMAR AL FINANTELOR

Ref.: soluționarea problemei reîncadrării diurnei pentru șoferii din transportul internațional

Patronatele din transporturile rutiere – UNTRR, APTE 2002, ATM BUCOVINA, FORT, APULUM, COTAR, ARTRI - vă solicită o întâlnire de urgență pentru discutarea problemei diurnei în transporturi, care a creat o stare de totală nesiguranță a mediului de afaceri din acest domeniu. Sunt deja peste 200 de companii de transport în curs de control sau cu decizii de impunere fiscală încheiate, unele deja contestate cu succes în instanță de firmele de transport, câteva pierdute, altele ajunse în faza de contestație la ANAF etc.

În calitate de Prim-ministru și Ministru interimar al Finanțelor, suntem convinși că știți ce reprezintă industria transporturilor pentru economia României. Doar firmele de transport rutier de mărfuri au avut contribuție la exportul de servicii de 5,53 de miliarde euro în 2020. Transportul rutier generează un sfert din exportul total de servicii al României și reprezintă peste jumătate din soldul total al comerțului internațional cu servicii, falimentul câtorva mii de firme de transport aducând în lanț închiderea a de 4 ori mai multe firme furnizoare de servicii de reparații/mentenanță, asigurări, finanțări, furnizori de piese și anvelope, firme de servicii de tot felul.

Reamintim că România a înregistrat anul trecut un deficit de cont curent de 10,9 miliarde euro, al doilea cel mai mare din UE.

Totodată, industria de transport rutier de mărfuri a înregistrat o cifră de afaceri de peste 11 miliarde euro, deținea aproximativ 350.000 de angajați (șoferi profesioniști, personal auxiliar), pentru care au fost achitate venituri (salarii, diurne, bonusuri, contribuții sociale) de 4 miliarde euro.

În urma cruciadei începute de ANAF împotriva transportatorilor români, multe firme își mută patrimoniul în alte state, de teamă că o reîncadrare a diurnelor pe ultimii cinci ani – implicând o sumă de două ori mai mare decât toată cifra de afaceri pe ultimul an – înseamnă fără doar și poate falimentul. Alții, „norocoșii” necontrolați încă de ANAF, sunt în poziția de a li se cere înapoi creditele de la bănci pe motiv că transportul a devenit dintr-odată echivalent cu un business cu grad de risc foarte ridicat, iar banierii își vor banii înapoi înainte ca ANAF să ceară impozitarea sumelor plătite pe 5 ani ca diurne.

În urma grupului de lucru constituit la inițiativa fostului ministru de finanțe, Alexandru Nazare, experții fiscaliști ai transportatorilor au argumentat reprezentanților ANAF că:

- 1) în conformitate cu prevederile art. 76 alin. 2) lit. k), art. 139 alin. 1) lit. j), art. 157 alin. 1) lit. m), art. 220⁴ alin. 1) lit. h) din Codul fiscal, ale HG nr. 518/1995 și având în vedere practica fiscală de peste 20 de ani în același sens, tratamentul fiscal al ”diurnei”, la fel ca orice altă indemnizație de delegare sau detașare, constituie venituri neimpozabile în limita plafonului stabilit de Codul fiscal – *lucru admis în urma discuțiilor atât de reprezentanții ANAF, cât și de cei ai Ministerului Finanțelor*





- 2) controalele ANAF sunt făcute la comandă, RIF-urile fiind Copy/Paste cu tot cu greșeli gramaticale de la un județ la altul – ceea ce arată o acțiune comandată de impozitare a

industrii transporturilor, fără o analiză atentă a reglementărilor în domeniu. Se urmărește doar existența unor sume mari în contul contabil 625, cel referitor la diurne și indemnizații, și se concluzionează superficial că orice firmă de transport care execută servicii de transport pe teritoriul altor țări decât România detașează șoferii transnațional în acele țări, ceea ce obligă angajatorul român la plata salariului minim din țara în care lucrătorul este detașat.

În realitate, aici trebuie luate în considerare câteva aspecte:

- i. Dacă firma de transport nu are o activitate substanțială pe teritoriul țării de origine, atunci ea nu are dreptul să detașeze, vorbim de o falsă detașare, caz în care firma trebuie să plătească taxe și impozite pe teritoriul țării în care se presupune că detașează personal – Asta înseamnă că scriind în RIF-uri că firma nu are niciun fel de activitate pe teritoriul României, ANAF scrie de fapt că nu vorbim de detașare și că România nu are drept de taxare fiscală a acelor firme – *fapt confirmat de reprezentanții Inspecției Muncii prezenți în cadrul întâlnirilor grupului de lucru de la MF.*
- ii. Directiva detașării vorbește despre obligația angajatorului de a acorda salariatului detașat salariul minim din țara în care lucrătorul respectiv este detașat, dar nu vorbim de un salariu de încadrare, ci de un drept social, care poate fi impozitat sau nu, în funcție de legislația țării respective. Iar în România, Legea 16/2017 menționează la art. 11 că "*indemnizația de detasare transnatională*" se include în salariul minim, ca atare, transportatorii acorda salariul minim din statele UE unde lucrează, lucru confirmat și de autoritățile germane care au verificat firmele românești din acest punct de vedere. Însăși Lg. 16/2017 a fost modificată astfel încât la definirea indemnizația de detasare transnatională s-a precizat foarte clar faptul că acesta nu se impozitează în limita stabilită de art. 76 al. (2) lit. k) din Codul fiscal (Lg. 227/2015). Dar Codul fiscal conține prevederi clare și explicite cu privire la faptul că "*indemnizațiile de delegare/detașare*" nu se impozitează în limita unui plafon de 2,5 ori plafonul legal - *adresele emise de MFP/MM (chiar recent adresa 2412330/16.06.2021 emisa de Adm. Fiscala sec. 4 Bucuresti) confirma faptul că diurnele nu se impozitează în limita acestui plafon legal.*
- iii. Nu este ușor de constatat situația de detașare transnațională, dacă lucrătorul nu are un loc fix de muncă. Prin natura muncii sale, șoferul încarcă/descarcă/tranzitează 10-15 țări în decursul unei luni, fiind greu de găsit



elemente suficiente care să lege activitatea sa de o singură țară (așa cum prevede și cauza Van Den Bosch Transporten, în care Curtea Europeană de Justiție a precizat, pe 1 decembrie 2020, că numai cabotajul reprezintă o activitate de

transport care cade indubitabil în sfera detașării transnaționale, iar dacă șoferii preiau camioanele dintr-o anumită țară și le aduc tot acolo după ce execută mai multe curse de transport internațional – care traversează mai mult de 3 țări – acest fapt este insuficient pentru a considera că șoferii respectivi sunt detașați.

- iv. Transporturile internaționale intră în sfera pluriactivității și mai puțin a detașării, drept pentru care statele vest-europene au impus o lege specială care să stabilească regulile de detașare pentru a-și proteja piețele de transportatorii est-europeni. Cunoscută sub numele Pachetul Mobilitate I, această Lege specială intră în vigoare pe 2 februarie 2022. Nu ar trebui să așteptăm acel moment, când lucrurile ar fi mai clare, pentru a controla situațiile de detașare transnațională?

Patronatele din transporturile rutiere au solicitat în nenumărate rânduri în cadrul grupului de lucru elaborarea și publicarea unei Note de orientare / Note de bune practici care să clarifice care sunt situațiile în care diurna plătită de firmele de transport rutier internațional conducătorilor auto nu face subiectul reîncadrării ca venituri de tip salarial, și, de asemenea, situațiile în care poate face acest subiect.

În schimb, experții Finanțelor și ANAF nu au adus nicio explicație în acest sens și nici nu au răspuns întrebărilor industriei. Singura intenție și propunere evidentă a fost modificarea legislației cu reducerea pragului de neimpozitare a diurnei pe viitor. Vă rugăm așadar să găsiți o soluție de stopare a acestor controale chiar dacă vine sub forma unei amnistii fiscale, termen cu care industria transporturilor nu este tocmai împăcată, pentru că transportatorii nu au comis nicio ilegalitate, ci au respectat reglementările fiscale în vigoare în România.

Așteptăm invitația Dvs. la dialog și la găsirea unei soluții la această problemă creată de ANAF, care poate face diferența dintre a exista și a dispărea din piață. În acest sens, vă solicităm o întrevvedere în termen de cel mult 15 zile de la data prezentei, încetarea valului de controale ANAF fiind urgentă pentru întreaga industrie de transport.

Exprimându-ne încrederea în sprijinul dumneavoastră, vă mulțumim și vă stăm la dispoziție pentru orice informații suplimentare.

Cu stimă,

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR
Federația Operatorilor Români de Transport – FORT



União Nacional
de Transportadores Rodoviários de Romênia



Asociația Patronală a Transportatorilor Europa 2002 – APTE 2002

Asociația Transportatorilor de Mărfuri din Bucovina – ATM BUCOVINA

Asociația Operatorilor de Transport Rutier Apulum – APULUM