

Str. Ienăchiță Văcărescu, nr. 60, CP 040157, Sector 4, București-ROMÂNIA
Tel: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 330 14 25
Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53
www.untrr.ro; e-mail: office@untrr.ro

Nr. 1144/18.08.2021

SENATUL ROMÂNIEI
Doamnei Anca Dana DRAGU - Președinte

Ref.: consultarea industriei de transport rutier privind modul de transpunere în legislația românească a Directivei 1057/2020 privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și evitarea dubei taxări a industriei de transport rutier din România - o dată pentru amnistie și o dată pentru directiva detașării

Stimată Doamnă Președinte,

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR vă solicită consultarea industriei transporturilor rutiere cu privire la modul de transpunere în legislația românească a Directivei 1057/2020 privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier, pentru a stabili un mod de implementare realist al prevederilor europene, care să aibă în vedere menținerea competitivității transportatorilor rutieri români la nivel european să nu aibă abordări legate de aspecte nerealizabile, precum un anumit procent de activitate legat de România.

Variantele vehiculate în diferite medii ca "soluție" pentru viitor, care să meargă la pachet cu amnistia fiscală, au fost **reducerea plafonului sumei neimpozabile de la 2,5 la 1,5 ori suma aferentă fiecărei țări** (conform HG 518/1995 este de 35 euro/zi), de la 87,5 euro/zi la 52,5 euro/zi (propunerea are doar aspecte negative, întrucât afectează diurna ca și concept general și nu aduce nicio garanție că istoria nu se va repeta iar aceste sume să fie din nou reîncadrate ca venit salarial), **stabilirea unui minim de activitate ca procent din activitatea totală legată de România** (propunerea are doar aspecte negative, întrucât România este un stat cu balanță comercială negativă de 30 de ani, iar măsura ar sacrifica o parte din industria românească de transport rutier și implicit ar duce la scăderea semnificativă a exportului de servicii de transport rutier. În plus, nu are legătură cu modul de aplicare al directivei detașării din februarie 2022) sau **impozitarea diurnei ca venit de natură salarială pentru cea acordată peste valoarea a 3 salarii brute de încadrare** (astăzi ar însemna că la un salariu minim brut de 470 euro, diurna neimpozabilă neacordată poate fi până la 1410 euro. Diferența este foarte mare față de situația pieței din acest moment și nici măcar nu rezultă dacă satisface aplicarea directivei detașării din februarie 2022). **Aceste abordări nu sunt viabile pentru că nu țin cont de directiva detașării și nici de practicile altor state UE – Polonia, Ungaria, Lituania, Bulgaria etc.**

DIRECTIVA (UE) 2020/1057 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 a intrat în vigoare în ziua următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al UE (30.07.2021). România, ca Stat membru UE trebuie să adopte și să publice, până la 2 februarie 2022, dispozițiile necesare pentru a se conforma acestei directive. De asemenea, România ca Stat membru UE ar trebui să aplice dispozițiile respective de la 2 februarie 2022.



Precizăm că Directiva 1057/2020 privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier cuprinde prevederi discriminatorii pentru transportatorii români, precum aplicarea regulilor detașării la transporturile rutiere internaționale de tip cabotaj și cross-trade (numai 2 operațiuni crosstrade legate de un transport bilateral fiind excluse). Directiva 1057/2020 face parte din cele 3 acte legislative cuprinse în Pachetul Mobilitate 1, ale căror prevederi aduc grave prejudicii transportatorilor români și estici. UNTRR a semnalat activ autorităților române și europene faptul că aplicarea Regulamentului Roma 1 în sectorul transporturilor rutiere, alături de legea specială de aplicare a normelor de detașare la transportul rutier (Directiva 1057/2020), pot genera o creștere semnificativă a costurilor de operare pentru transportatorii români și estici.

UNTRR a realizat numeroase acțiuni de protest împotriva Pachetului mobilitate 1 și a aplicării regulilor detașării la transporturile rutiere internaționale, atât la București, cât și la Bruxelles în fața Parlamentului European și Comisiei Europene.

- [COMUNICAT DE PRESĂ, 09.01.2019: UNTRR organizează în data de 11.01.2019, între 08:30 – 10:30, un protest în fața Reprezentantei Comisiei Europene de la București pentru stoparea adoptării Pachetului Mobilitate 1. Toți transportatorii români sunt chemați să se alăture protestului](#)
- [COMUNICAT DE PRESĂ, 17.06.2016: UNTRR și membrii săi s-au implicat activ în organizarea protestelor împotriva legilor Macron și MiLoG și salută decizia CE de a lua măsuri legale împotriva Franței și Germaniei în privința aplicării salariilor minime din aceste țări în sectorul transporturilor rutiere](#)
- [COMUNICAT DE PRESĂ, 16.06.2016: UNTRR și asociațiile transportatorilor rutieri din Portugalia, Spania, Bulgaria, Republica Cehă, Slovacia, Estonia, Letonia, Lituania, Ungaria, Polonia, Republica Moldova, Ucraina și Turcia au organizat în data de 14 iunie 2016 un protest la Bruxelles în fața Comisiei Europene împotriva escaladării neoprotectionismului în transporturi și lipsei de acțiune a Comisiei Europene](#)
- [COMUNICAT DE PRESĂ, 31.05.2016: UNTRR a protestat în fața Reprezentantei Comisiei Europene din România împotriva indiferenței Comisiei Europene față de escaladarea acestor măsuri protecționiste în cadrul UE](#)
- [Comunicat de presă, 27.05.2016: Sunteți revoltati de impunerea legii salariului minim din Franța \(MACRON\) transportatorilor români și de indiferența Comisiei Europene față de escaladarea protecționismului în UE? Veniți pe 31 mai 2016 la protestul organizat de UNTRR la București și simultan de alte asociații naționale de transport în mai multe capitale europene!](#)
- [COMUNICAT DE PRESĂ, 26 MARTIE 2015: MKFE, UNTRR, ZMPD, CESMAD Bohemia și LINAVAL – asociațiile transportatorilor rutieri reprezentând companii de transport din Ungaria, România, Polonia, Republica Cehă și Lituania - au semnat o petiție comună adresată Parlamentului European și înmănată domnului Istvan Ujhelyi - vicepresedinte al Transporturilor PE și Comitetul de Turism, în timpul protestului organizat la Bruxelles, în fața Parlamentului European la 25 martie 2015](#)
- [COMUNICAT DE PRESĂ, 18 MARTIE 2015: UNTRR A PROTESTAT LA AMBASADELE GERMANIEI ȘI FRANȚEI](#)

Transportul rutier este unul dintre cele mai competitive și mai importante sectoare economice ale României, doar în ultimii 4 ani având o contribuție la exportul de servicii de peste 22,3 miliarde euro. La nivel european, România este a 8-a piață de transport rutier din Uniunea Europeană și se poziționează pe locul 3 în UE la operațiunile de transport rutier internațional de tip cross-trade (10,5%) și cabotaj (8.2%), după Polonia și Lituania, deși suntem de-abia a 15-a economie ca mărime din UE. Transportul rutier generează circa 5% din PIB al României și angajează peste 350.000 de persoane.

În acest context, amintim că România s-a opus adoptării celor trei acte legislative, alături de celelalte 8 state membre cu interese similare în această materie (Bulgaria, Cipru, Estonia, Ungaria, Letonia, Lituania, Malta și Polonia). Pe 23.10.2020, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor (MTIC) și Ministerul Afacerilor Externe (MAE) au informat cu privire la faptul că Guvernul României a sesizat Curtea de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) cu trei acțiuni în anularea prevederilor problematice din Pachetul Mobilitate I, printre care și **acțiunea Guvernului României împotriva Directivei (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a**

Consiliului din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012.

<http://www.mt.gov.ro/web14/spatiul-media/comunicate-de-presa/3151-23102020>

Industria de transport rutier din România nu poate fi taxată de 2 ori - o dată pentru amnistie și o dată pentru directiva detașării. Sectorul transporturilor rutiere va fi profund afectat de eventuala aplicare a prevederii întoarcerii acasă a camionului la 8 săptămâni începând cu februarie 2022, măsura care afectează industria tocmai pentru că România nu produce și nu exportă suficient în UE.

UNTRR vă solicită să țineți cont de toate aceste aspecte în transpunerea Directivei 1057/2020 și să vă consultați cu industria de transport rutier din România, pentru a menține competitivitatea acesteia la nivel european, deja profund afectată de aplicarea prevederilor discriminatorii ale Pachetului mobilitate 1. De asemenea, UNTRR solicită aplicarea unei amnistii fiscale pe subiectul reîncadrării diurnei ca venit salarial.

Exprimându-ne încrederea în sprijinul Dumneavoastră, vă mulțumim și vă rugăm să primiți expresia înaltei noastre considerații.

SECRETAR GENERAL

Radu DINESCU

