

Către: Parlamentul României

**Comisia pentru Muncă, Familie și Protecție Socială, Senat
În atenția domnului Ștefan Pălărie, președinte**

**Comisia pentru Muncă și Protecție Socială, Camera Deputaților
În atenția doamnei Oana Țoiu, președinte**

Ref: controalele fiscale pentru șoferi profesioniști ca venit asimilat salariului și clarificarea urgentă a situației impozitării diurnei

Stimată doamnă Deputat,
Stimate domnule Senator,

Confederația Patronală Concordia, reprezentativă la nivel național, a solicitat de-a lungul timpului, în numele membrilor săi, predictibilitatea cadrului legislativ. A fost și este în continuare un susținător al dezvoltării economice a României pe baze solide, inclusiv cu respectarea principiilor bunei guvernări.

Vă supunem atenției un subiect de interes major pentru unii dintre membrii noștri, respectiv sectorul transporturi rutiere. În ultimele luni, au avut loc numeroase **controale ANAF care au vizat reîncadrarea diurnei ca venit salarial și plata impozitelor și contribuțiilor aferente retroactiv pe 5 ani. Ne aflăm astfel în situația în care, în răspunsul ANAF transmis membrilor Concordia, Uniunea Națională a Transportatorilor din România (UNTRR) – anexat, se confirmă faptul că diurna, respectiv indemnizația de delegare/detașare, are același tratament fiscal, fiind neimpozabilă în limita a 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă în România, însă ANAF nu clarifică practica sa recentă de control aplicată transportatorilor rutieri, prin care a decis impozitarea retroactivă a diurnei, cu consecințe dramatice pentru industria de transport rutier și pentru economia României.**

Această interpretare retroactivă a legislației aplicabile de către organismele de control din România afectează grav supraviețuirea sectorului românesc de transport rutier internațional și amenință să conducă la falimentul imediat al firmelor de transport, în condițiile în care sunt situații în care deciziile de impunere sunt în quantum cel puțin egal cu cifra de afaceri anuală a companiilor verificate de ANAF.

Grupul de lucru format din reprezentanții Ministerului Finanțelor, ANAF, Ministerului Muncii și Inspecției Teritoriale a Muncii, alături de asociațiile profesionale, a fost creat în urma solicitărilor de clarificare din partea industriei de transport rutier privind situația impozitării diurnei și a fost susținut de MF și ANAF în cadrul discuțiilor cu industria de transport rutier, pentru a găsi soluții favorabile. În mod regretabil, grupul de lucru nu a ajuns la nicio concluzie, iar firmele de transport rutier sunt în continuare controlate pe tema diurnei, impunându-li-se reîncadrarea diurnei ca venit salarial într-o nouă interpretare a legii, contrar practicii de 30 ani. Din acest motiv este necesar să fie găsită soluția politică la acest subiect.

Reîncadrarea sumelor plătite șoferilor cu titlu de diurnă în venituri salariale și aplicarea impozitelor aferente pentru ultimii 5 ani duce la costuri de min. 100.000 EUR/șofer. O firmă cu 10 camioane poate fi pusă în situația de a plăti 1 milion de EURO! Conform legislației fiscale actuale (art. 76, lit. K din Codul fiscal) și practicii de 30 de ani, autoritățile și firmele au aplicat diurna fără taxe și contribuții, în limita a de 2,5 ori nivelul legal stabilit prin HG 518/1995 pentru diurnele externe. Abordarea autorităților s-a schimbat în absența unor modificări în lege și fără să existe un anunț prealabil.

În situația dată, nimeni nu poate schimba ce a făcut în trecut, în urmă cu 1,2,3,4,5 ani, când au lipsit decizii similare din partea ANAF. Industria de transport rutier de mărfuri nu a inclus în costurile de operare taxarea diurnei, astfel că nu se află în situația în care să fi încasat sume de bani pentru aceasta.

În eventualitatea implementării acestei noi abordări/interpretări a ANAF, acest sector important al economiei românești va dispărea, iar dispariția industriei românești de transport rutier internațional (40.000 firme, 350.000 angajați) va duce la zero contribuții la exportul de servicii al României și la costuri cu serviciile de transport plătite către companii externe. Detaliem alăturat impactul asupra economiei naționale.

Transportatorii români sunt în competiție cu cei din alte state membre în piața UE. Practica ANAF de impozitare a diurnei reprezintă o abordare unică în Uniunea Europeană, unde atât țările vestice, cât și cele estice, nu impozitează sumele acordate cu titlul de diurnă. În general, șoferii profesioniști români care operează transporturi rutiere internaționale în UE sunt plătiți cu un salariu minim brut de circa 470 EUR (impozabil) plus diurnă de circa 2.000 EUR (neimpozabilă). Taxarea ca salariu a diurnei reprezintă un cost suplimentar de circa 1.500 EUR, conducând la un cost salarial al unui șofer profesionist român de peste 3.970 EUR/lună – dublu față de costul salarial al unui șofer german. În aceste condiții, le este imposibil transportatorilor români să mai concureze cu sectorul de transport din alte țări (Țările Baltice, Polonia, Ungaria, Slovacia, Bulgaria, Spania), care beneficiază de un avantaj competitiv prin neimpozitarea diurnei.

În acest context, facem apel la dumneavoastră să interveniți urgent pentru a menține competitivitatea industriei de transport rutier din România, raportat atât la interpretarea cadrului legislativ și la măsurile retroactive, cât și la interpretările ulterioare, pentru a evita astfel de situații dramatice în viitor, în următoarele direcții:

- **amnistie generală pentru controalele fiscale prin care s-a recalificat și impozitat "diurna" plătită șoferilor profesioniști ca venit asimilat salariului - anularea obligațiilor fiscale stabilite sau în curs de stabilire ca urmare a recalificării "diurnelor" ca venit de natură salarială,**
- **clarificarea impozitării diurnei plătite șoferilor profesioniști români care operează transport rutier internațional, având în vedere incertitudinea majoră creată - elaborarea de urgență a unei Note de orientare / Note de bune practici, care să clarifice situațiile în care diurna plătită de firmele de transport rutier internațional conducătorilor auto nu face subiectul reîncadrării ca venit de tip salarial și care să asigure o interpretare și aplicare armonizată a legislației, la nivelul ITM și ANAF.**

Cu privire la impactul economic al sectorului de transport rutier în economie și contextul mai larg în care operează, reamintim un set de elemente.

Conform datelor BNR, transporturile rutiere au fost principalul contributor la exportul de servicii al României în ultimii ani, cu un total de 5,68 miliarde euro în 2020, din care 5,53 miliarde euro

transport rutier de mărfuri. În 2019, sectorul de transport rutier a contribuit cu 6,26 miliarde euro (din care 6,1 miliarde euro transport rutier de mărfuri). **Transportul rutier generează un sfert din exportul total de servicii al României și reprezintă peste jumătate din soldul total al comerțului internațional cu servicii. Acest fapt se datorează ponderii semnificative a activității de transport rutier internațional operat de firmele românești la nivel european, fapt evidențiat de Studiile KPMG -2020 și Interbiz – 2020.**

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 doar a 15-a economie ca mărime din UE, ceea ce indică foarte clar că transportul rutier este una dintre cele mai performante activități din România.

Totodată, având în vedere faptul că din februarie 2022 intră în vigoare Directiva 1057/2020 stabilind noi reguli de aplicare a detașării în transporturile rutiere intracomunitare, vă informăm că autoritățile din alte state membre, precum Polonia și Lituania, lucrează pentru a identifica soluții optime de punere în aplicare a prevederilor directivei detașării, dar fără a afecta competitivitatea transportatorilor proprii. În timp ce autoritățile din Polonia și Lituania lucrează pentru viitorul industriei transporturilor rutiere din țările lor și pentru menținerea competitivității, în România se caută soluții pentru trecut.

În Polonia, numărul total de angajați din afara UE este de peste 1 milion. În domeniul transporturilor rutiere din Polonia, în 2020 erau angajați 103.154 lucrători extra-comunitari, din care 78.331 lucrători din Ucraina, 21.012 din Belarus și 1.783 din Moldova. Proporțional, România ar trebui să angajeze cel puțin 500.000 lucrători din afara UE, însă în realitate, plafonul aprobat pentru 2021 este de numai 25.000 de muncitori din afara UE pentru toate sectoarele economice.

Piața europeană nu permite nicio creștere de costuri cât timp colegii de breaslă din Europa Centrală și de Est, precum cei din Polonia sau Lituania, nu sunt afectați de modificările aplicate transportatorilor români de către autoritățile din România.

În acest moment de răscruce pentru industria românească de transport rutier internațional, facem apel la sprijinul dumneavoastră politic pentru clarificarea situației impozitării transportatorilor rutieri printr-o abordare care să păstreze competitivitatea acestui sector esențial al economiei românești.

Cu considerație

Steven van Groningen
Președinte

