

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. 1701/12.10.2020

## INSPECȚIA MUNCII

Domnului Danteș - Nicolae BRATU – Inspector General de Stat

**Ref.: elaborarea unei Note de orientare / Note de bune practici - care să clarifice faptul că diurna plătită de firmele de transport rutier internațional conducătorilor auto nu face subiectul reîncadrării ca venituri de tip salarial și clarificarea locului de muncă pentru șoferii profesioniști**

Stimate Domnule Inspector General de Stat,

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) vă atrage atenția asupra controalelor recente realizate la firmele cu activitate de transport rutier internațional de mărfuri, precum și emiterea unor procese verbale care au vizat reîncadrarea diurnei ca venit salarial și plata impozitelor și contribuțiilor aferente retroactiv pe 5 ani. Astfel, vă transmitem câteva considerente pe care vă rugăm să le aveți în vedere din punct de vedere al controlului exercitat pe aplicarea legislației muncii în situația industriei de transport rutier internațional de mărfuri, precum și identificarea unor soluții imediate.

Context:

1. Potrivit datelor Băncii Naționale a României (BNR), industria de transport rutier internațional de mărfuri a avut contribuție la exportul de servicii de 6,1 miliarde euro în 2019. Transportul rutier generează un sfert din exportul total de servicii al României, de 27,05 miliarde de euro și reprezintă peste jumătate din soldul total al comerțului internațional cu servicii, de 8,65 miliarde euro.

2. Industria de transport rutier de mărfuri este afectată serios de impactul pandemiei de COVID -19. Potrivit unui studiu realizat de Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU), impactul estimat al pandemiei de COVID-19 asupra cifrei de afaceri din industria de transport rutier de mărfuri din Europa este de -17% în anul fiscal 2020. Operatorii de transport rutier se confruntă cu probleme operaționale pe termen scurt, cum ar fi timpii lungi de așteptare la frontiere, dar și lipsa lichidităților și a veniturilor. 60% dintre firmele de transport rutier de mărfuri din România prezentau risc de insolvență înainte de criza COVID-19, iar multe dintre ele au întâmpinat dificultăți în a accesa instrumentele de finanțare puse la dispoziție de stat. Acest lucru a fost accentuat și de faptul că firmele care și-au suspendat finanțările potrivit OUG 37/2020 au fost raportate începând cu 1 iunie 2020 în Centrala Riscului de Credit.

3. Industria de transport rutier de mărfuri este afectată serios de Pachetul Mobilitate 1. Pachetul Mobilitate 1, care a intrat în vigoare din 20 august 2020, va avea un efect negativ puternic asupra transportatorilor români și asupra României, cu consecințe economice majore. În următorii 2 ani, România va pierde peste 5% din PIB datorită migrării activității de transport rutier internațional, inclusiv a personalului direct implicat și a familiilor.

Estimăm că vom pierde 30% din operatorii de transport români care nu vor putea supraviețui crizei coronavirus, iar jumătate din firmele rămase care operează transport rutier internațional vor părăsi România înainte de 18 luni, termenul de intrare în vigoare al tuturor prevederilor Pachetului Mobilitate 1.

4. Industria de transport rutier de mărfuri din România este plătită sub media europeană, cu sub 1 euro pe km, în timp ce transportatorii vestici primesc 1,5 euro pe km. Costurile generate de criza COVID-19 și Pachetul Mobilitate 1 cresc, iar marja industriei se îngustează. În 2018, marja de profit a companiilor de profil a fost de 3,6%. UNTRR a cerut Comisiei Europene să investigheze și analizeze diferențele semnificative între tarifele pentru aceleași servicii în același loc, la același standard de calitate și profesionalism.



5. 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.

6. Reîncadrarea „diurnei” ca venit salarial și taxarea retroactivă închide firmele de transport rutier. Avem solicitarea de a verifica dacă există vreun caz în care firmele sancționate au plătit și au continuat activitatea, și procentual câte firme în această situație s-au închis și câte au continuat – fără cele care au beneficiat de amnistie fiscală.

7. Vă solicităm clarificarea locului de muncă pentru șoferii profesioniști, pentru că există interpretări diferite la nivelul inspectorilor teritoriali de muncă. Astfel, locul desfășurării muncii prevăzut contractual pentru șoferi este sediul societății, unde aceștia revin de fiecare dată când se întorc din cursă, conform prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier.

**UNTRR consideră că locul de muncă este sediul societății, întrucât un șofer poate lucra pe vehicule diferite, iar când nu dispune de curse, șoferul poate veni la birou pentru a efectua alte activități administrative (raportare, training etc.).**

**Având în vedere că unii inspectori teritoriali de muncă ”recomandă” firmelor de transport rutier, fără a avea un document oficial din partea Inspecției Muncii, să menționeze că locul de muncă al conducătorilor auto este cabina vehiculului, în cazul unui control, ANAF poate interpreta că șoferii nu s-au aflat în delegație față de locul de muncă și astfel nu consideră diurna acordată.**

Controalele realizate în ultimele luni la firme de transport rutier, care au avut ca și consecință reîncadrarea diurnei ca venit de natură salarială, produc o îngrijorare maximă în rândul firmelor de transport rutier din România, mai ales în lipsa unor informații publice transparente clare, care să constituie o referință neinterpretabilă, atât pentru agenții de control, dar și pentru firmele controlate.

**Față de cele descrise mai sus, vă solicităm să elaborați la nivelul Inspecției Muncii și să faceți publică o Notă de orientare / Notă de bune practici - care să clarifice, din perspectiva aplicării legislației muncii, 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 – cazuri întâlnite la firme de plasare de forță de muncă, cu un număr de șoferi de zeci sau sute de ori mai mare decât numărul de autovehicule licențiate și operate, ceea ce nu reprezintă profilul firmelor de transport rutier internațional de mărfuri.**

Chiar având în vedere prevederile Pachetului Mobilitate 1 privind aplicarea directivei detașării din 2 februarie 2022 pentru operațiunile de cabotaj și pentru cele de cross-trade<sup>1</sup> peste numărul exceptat (2 operațiuni), totuși diurna va continua să fie utilizată pentru transporturile bilaterale dintre România și alte state membre UE, dar și pentru orice alte operațiuni de transport rutier internațional de mărfuri din afara UE.

Vă stăm la dispoziție și cu orice alte detalii considerați necesare pentru lămurirea situației actuale legate impozitarea diurnei.

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

Cu deosebită considerație,

SECRETAR GENERAL,

Radu DINESCU



<sup>1</sup> transport rutier internațional în care conducătorul auto efectuează o activitate de încărcare și/sau descărcare în statele membre sau în țările terțe pe care le traversează, cu condiția ca acel conducător auto să nu încarce mărfuri și să le descarce în același stat membru.