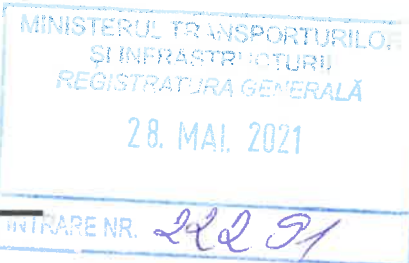


Str. Ienăchiță Văcărescu, nr. 60, CP 040157, Sector 4, București-ROMÂNIA  
Tel: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 330 14 25  
Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53  
www.untrr.ro; e-mail: office@untrr.ro



Nr. 810/26.05.2021

## MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Domnului Cătălin DRULĂ – MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

**Ref: solicitare sprijin pentru clarificarea urgentă a situației impozitării diurne plătite șoferilor profesioniști români care operează transport rutier internațional**

Stimate Domnule Ministru,

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) vă solicită sprijinul și intervenția urgentă în scopul clarificării situației impozitării diurne plătite șoferilor profesioniști români care operează transport rutier internațional, având în vedere incertitudinea majoră creată în sectorul transporturilor rutiere de controalele recente ANAF, care au vizat reîncadrarea diurne ca venit salarial și plata impozitelor și contribuțiilor aferente retroactiv pe 5 ani.

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

Grupul de lucru format din reprezentanții Ministerului Finanțelor, ANAF, Ministerului Muncii și Inspecției Muncii, alături de asociațiile profesionale a fost realizat în urma solicitărilor de clarificare din partea industriei de transport rutier privind situația impozitării diurne 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 diurne, impunându-li-se reîncadrarea diurne ca venit salarial într-o nouă interpretare a legii, contrar practicii de 30 ani. În zona tehnică, nu s-au găsit soluții și pentru că autoritățile nu sunt oneste și vor să schimbe legislația în defavoarea industriei, dând senzația că industria cere asta. Din acest motiv, grupul de lucru nu aduce niciun rezultat și este necesar să fie găsită soluția în zona politică.

Atenționăm că orice creștere unilaterală a costurilor în domeniul transporturilor rutiere de către România în urma acestei noi abordări/interpretări a ANAF, amenință cu extincția acest sector important al economiei românești. 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 străini - astfel că la transporturi, în loc de excedent vom înregistra deficit.

În acest moment de răscruce pentru industria românească de transport rutier internațional, facem apel la sprijinul dumneavoastră pentru fundamentarea corectă a deciziilor Ministerului Finanțelor și ANAF și clarificarea situației impozitării transportatorilor rutieri printr-o abordare care să crească competitivitatea acestui sector esențial al economiei românești și nu să îi amenințe supraviețuirea, reamintind că:

1. Conform datelor BNR, transporturile rutiere au fost principalul contribuitor 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. 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 (anexate). La nivel european, România 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.

2. **Transportatorii români sunt în competiție cu cei din alte state UE în piața UE!** Dacă autoritățile din România cresc costurile de operare - și celelalte țări nu adoptă modificări similare, atunci România își distruge singura industria de transport rutier, care este principalul contributor la exportul de servicii! 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 diurna. 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 2000 EUR (neimpozabilă). Taxarea ca salariu a diurnei reprezintă un cost suplimentar de circa 1500 EUR, conducând la un cost salarial al unui șofer profesionist român de peste 3970 EUR/lună – dublu față de costul salarial al unui șofer german. În aceste condiții, este imposibil transportatorilor români să mai concureze cu sectorul de transport din alte țări (Țările Baltice, Polonia, Ungaria, Slovacia, Bulgaria, Spania) - care au un avantaj competitiv prin neimpozitarea diurnei.

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 lor. 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.

3.

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 extracomunitari, 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.

4. **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€/ șofer. O firmă de 10 camioane poate fi pusă în situația de a plăti 1 milion de EURO!** De peste 30 de ani legile din România și practica autorităților și firmelor au aplicat diurna fără taxe și contribuții în limita a de 2,5 ori nivelul legal stabilit prin HG 518/1995 pentru diurnele externe. Fără să se schimbe ceva în lege, s-a schimbat abordarea autorităților, fără ca măcar să existe un anunț prealabil. Nimeni nu poate schimba ce a făcut în trecut acum 1-2-3-4-5 ani. 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.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR face apel la Dumneavoastră să interveniți urgent pentru menținerea competitivității industriei de transport rutier internațional în UE și în acest sens, vă rugăm să prezentați Ministrului Finanțelor și Ministrului Muncii și Protecției Sociale importanța acestei industrii pentru economia românească și consecințele unor măsuri birocratice excesive în interpretarea autorităților naționale din România. UNTRR solicită Ministerului Transporturilor și Infrastructurii demersuri urgente pentru un punct de vedere asumat de Guvernul României în legătură cu diurna și legislația aplicabilă în cazul șoferilor profesioniști, având în vedere situația reală din piață și nevoia de dezvoltare a industriei de transport rutier și a economiei României. În acest context, vă rugăm să sprijiniți elaborarea unei Note de orientare / Note de bune practici de către Ministerul Muncii și Protecției Sociale și Ministerul Finanțelor, 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 care să asigure o interpretare și aplicare armonizată a legislației, la nivelul ITM și ANAF.

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

SECRETAR GENERAL,  
Radu DINESCU