

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. 946/23.06.2021

CAMERA DEPUTAȚILOR

Domnului Cătălin DRULĂ– Membru, Comisia pentru transporturi
și infrastructură

Ref: solicitare sprijin pentru clarificarea urgentă a situației impozitării diurnei plătite șoferilor profesioniști români care operează transport rutier internațional – amnistie generală pentru controalele fiscale prin care s-a recalificat "diurna" ca venit asimilat salariului și Notă de orientare/bune practici pentru o interpretare și aplicare armonizată a legislației în viitor



Stimate Domnule Drulă,

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) vă solicită sprijinul și intervenția urgentă în scopul clarificării situației impozitării diurnei 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 diurnei 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 quantum 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 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. 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.

ANAF a transmis recent, pe 18.06.2021, un răspuns la situația semnalată de UNTRR, cu privire la diurnă (atașat răspunsul ANAF), însă acesta nu ține cont de specificul activității de transport rutier și nici nu răspunde la problemele actuale, precum lipsa de predictibilitate. Deși în răspunsul ANAF transmis UNTRR 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 diurna în România, 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.

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 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. 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 (anexate).**

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, ceea ce indică foarte clar că transportul rutier este una dintre cele mai performante activități din România.

- 2. Transportatorii români sunt în competiție cu cei din alte state UE 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 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.

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.

- 3. 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! 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. 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.

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

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR face apel la Dumneavoastră să interveniți urgent pentru a menține competitivitatea industriei de transport rutier din România atât în prezent cât și în viitor, astfel încât autoritățile de control din România să nu aibă interpretări variabile asupra trecutului și să nu creeze probleme transportatorilor prin schimbarea regulilor în timpul jocului, cu aplicare retroactiv.

UNTRR solicită amnistie fiscală generală pentru controalele fiscale prin care s-a recalificat "diurna" ca venit asimilat salariului – solicităm anularea obligațiilor fiscale stabilite sau în curs de stabilire ca urmare a recalificării "diurnelor" ca venit de natură salarială.

Pentru viitor, UNTRR solicită autorităților române elaborarea de urgență a 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 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**

