

## DISCUȚIE UNTRR CU MINISTRUL FINANTELOR, DOMNUL ALEXANDRU NAZARE

24 martie 2021, ora 09.30  
Sediul Ministerului Finanțelor  
Bvd. Libertății nr.16, București, România

### AGENDA DETALIATĂ

#### 1. DIURNA – CLARIFICAREA REGIMULUI FISCAL PENTRU TRANSPORTURILE RUTIERE

[Intervenția UNTRR nr. 284/12.02.2021 adresată dlui. Alexandru NAZARE- Ministrul Finanțelor 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](#)

**Clarificarea situației impozitării diurnei – modul actual de control, si perspective** având în vedere atât termenul de implementare al Directivei nr. 1057/2020 privind aplicarea regulilor detașării în transportul rutier internațional (2 februarie 2022), cât și faptul că diurna rămâne valabilă pentru operațiunile de transport rutier intern, non-UE și UE pentru operațiunile bilaterale și cross trade în limitele exceptate de aplicarea directivei detașării.

UNTRR propune 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. Reîncadrarea „diurnei” ca venit salarial și taxarea retroactivă închide firmele de transport rutier, deja afectate profund de prevederile discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1. Solicităm elaborarea unui ghid pentru calcularea diurnei și clarificarea situațiilor în care diurna plătită de firmele de transport rutier internațional conducătorilor auto nu face subiectul reîncadrării ca venituri de tip salarial, și, de asemenea, a situațiilor în care poate face acest subiect – cazuri întâlnite la firme de plasare de forță de muncă.

Totodată, consideram necesară **clarificarea utilizării diurnei/indemnizației de detașare în contextul prevederilor Pachetului Mobilitate 1- Directiva 1057/2020** stabilind noi reguli de aplicare a detașării din 2 februarie 2022.

#### 2. FINANȚARE EUROPEANĂ PRIORITARĂ PENTRU DIGITALIZARE ȘI PENTRU ACHIZIȚIA DE VEHICULE CNG/LNG SI ÎN VIITOR PE HIDROGEN PRIN PNRR – NEXTGENERATIONEU

[Intervenția UNTRR nr. 411/12.03.2021 adresată dlui. Alexandru NAZARE- Ministrul Finanțelor ref. solicitare finanțare europeană prioritară pentru achiziția de vehicule CNG/LNG și în viitor pe hidrogen și pentru digitalizare prin planul național de redresare și reziliență – NextGenerationEU](#)

UNTRR își exprimă dezamăgirea cu privire la faptul că [Planul Național de Relansare și Reziliență](#) publicat recent în dezbatere publică nu include măsuri concrete de decarbonizare a transporturilor rutiere din România, deși Ghidul Comisei Europene privind planurile naționale de redresare și reziliență încurajează acest tip de investiții iar UNTRR a semnalat Guvernului României necesitatea finanțării europene prioritare pentru digitalizarea și decarbonizarea transporturilor rutiere, respectiv pentru achiziția de vehicule pe bază de gaz natural

comprimat/lichefiat(CNG/LNG) și în viitor pe hidrogen prin planul național de redresare și reziliență – NextGenerationEU.

Totodată, vă semnalăm faptul că deși obiectivele ambițioase ale Pactului Verde European vizează în special decarbonizarea transporturilor rutiere, iar majoritatea Statelor Membre UE au o rețea dezvoltată de stații de alimentare CNG/LNG, în prezent România are numai 3 stații de alimentare CNG/LNG, în timp ce Bulgaria are o rețea de 120 stații de alimentare. Mai mult, transportatorii rutieri români nu beneficiază de niciun sprijin pentru achiziția de vehicule CNG/LNG și în viitor pe hidrogen, așa cum beneficiază transportatorii rutieri din ale State Membre UE.

**În acest context, solicităm sprijinul MF pentru includerea decarbonizării transporturilor rutiere în planul național de redresare și reziliență care va fi transmis Comisiei Europene, respectiv includerea în *PNRR - Componenta III.7 Transport rutier și autostrăzi - Introducerea de politici și tehnologii ecologice și digitale în sectorul transporturilor* a unor măsuri concrete privind finanțarea prioritară a digitalizării și a achiziției de vehicule comerciale licențiate de transport rutier de marfă (peste 2,5 tone) și persoane (peste 1+9 locuri) pe bază de gaz natural comprimat/lichefiat(CNG/LNG), iar în viitor și a celor pe bază de hidrogen, precum și pentru dezvoltarea a 100 de stații de alimentare CNG/LNG în România.**

În acest scop, UNTRR solicită **alocarea a 5 mld. Euro pentru digitalizarea și decarbonizarea sectorului transporturilor rutiere prin planul național de redresare și reziliență PNRR – NextGenerationEU în următorii 3 ani.**

#### **DIGITALIZAREA ESTE O NECESITATE PENTRU TRANSPORTATORII ROMÂNI**

- **echiparea flotelor cu soluții digitale** - în următorii 5 ani, toate vehiculele comerciale de peste 2,5 tone utilizate în transportul internațional trebuie să fie echipate cu un **tahograf inteligent**. Având în vedere costurile estimate de Comisia Europeană de până la 15,9 miliarde EUR<sup>1</sup> pentru retroechiparea flotei europene în 2020 (2000 Euro/tahograf inteligent per vehicul), ne așteptăm la costuri și mai mari pentru operatori atunci când trec la tahograful inteligent versiunea 2, datorită costului mai mare al dispozitivului și numărului mai mare de vehiculele implicate în această actualizare.
- dezvoltarea **infrastructurii digitale** care permite interoperabilitatea cu alți operatori și furnizori de servicii digitale, cum ar fi eCMR și eTIR pentru transportul rutier de mărfuri UNTRR a solicitat constant Guvernului României **digitalizarea documentelor de transport și măsuri concrete pentru începerea implementării e-CMR în România.**
- **formare a șoferilor pentru a își dezvoltă competențe digitale** și a se adapta noilor tehnologii, cum ar fi vehiculele autonome. Prin urmare, investiția în e-learning și instrumente și module conexe este esențială.

#### **DECARBONIZAREA TRANSPORTURILOR NECESITĂ INVESTIȚII PRIORITARE**

Tranziția verde prin decarbonizarea transporturilor rutiere din România este unul din domeniile prioritare pentru România, cu cea mai mare nevoie de sprijin prin finanțarea UE pentru:

- reînnoirea flotei (camioane, autocare și autobuze) cu vehicule funcționând pe combustibili alternativi prin acordarea de subvenții transportatorilor români de până la 50% din costul vehiculului, similare celor acordate transportatorilor din alte State Membre pentru achiziționarea vehiculelor CNG/LNG. La acest moment, CNG/LNG sunt singura soluție fezabilă importantă pentru companiile românești care operează transporturi rutiere internaționale în UE, având în vedere faptul că pe distanțe lungi, vehiculele electrice nu sunt viabile din punct de vedere economic.
- dezvoltarea unei rețele de stații de alimentare CNG/LNG în România la un nivel similar celorlalte State Membre UE. În prezent în România nu există decât 3 stații de alimentare CNG/LNG

---

<sup>1</sup> Conform studiului PE [Retroechiparea cu tahografe inteligente în 2020: Costuri și beneficii](#).

### **3. FINANȚAREA PRIN MECANISMUL PENTRU COMBUSTIBILI ALTERNATIVI (*FACILITY FOR ALTERNATIVE FUELS*), - CEF 2021-2027**

Finanțarea prin Mecanismul pentru Combustibili Alternativi (*Facility for Alternative Fuels*), publicat de către Comisia Europeană (DG Move) în cadrul programului Connecting Europe Facility (CEF) 2021-2027, cu o alocare de 1.2 miliarde EUR.

Pe 25 martie are avea loc următoarea întâlnire dintre reprezentanții statelor membre în Comitetul CEF și DG Move, în cadrul căreia statele membre pot oferi feedback și recomandări cu privire la draftul noului Program.

### **4. MĂSURI DE SPRIJINIRE A TRANSPORTATORILOR RUTIERI AFECTAȚI DE PANDEMIA COVID-19**

[Intervenția UNTRR nr. 130/22.01.2021 adresată dlui. Alexandru NAZARE- Ministrul Finanțelor ref. Apel UNTRR pentru măsuri naționale și europene de sprijinire a transportatorilor români și prevenire a colapsului lanțurilor de aprovizionare urmare noilor restricții COVID-19](#)

Peste 80% din transportul terestru comercial în cadrul serviciilor de mobilitate și logistică (în tkm și pkm) este furnizat de industria transportului rutier. Transportul rutier conectează toate modurile și afacerile și, în timp ce companiile aeriene și feroviare au primit ajutoare semnificative, operatorii de transport rutier, cu o scădere estimată a cifrei de afaceri anuale, nu au primit aproape niciun sprijin financiar. În timp ce cererea de transport a scăzut dramatic, în unele sectoare cu 100%, cea mai presantă și imediată problemă pentru operatorii de transport rutier este lichiditatea. Indicatorii de insolvență din industria transportului rutier, inclusiv fluxul liber de numerar (cash-flow), creșterea veniturilor și randamentul mijloacelor fixe, indică un val de viitoare de falimente.

Încă de anul trecut, Adunarea Generală a Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere - IRU, organizația mondială de transport rutier la care UNTRR este membră activă, a lansat un Apel la acțiune din partea guvernelor privind impactul COVID-19. [Apelul IRU la acțiune din partea guvernelor privind impactul COVID-19](#)

În acest context, UNTRR solicită Guvernului României și Ministerului Transporturilor și Infrastructurii să adopte măsuri urgente pentru sprijinirea transportatorilor rutieri afectați de pandemia Covid19

- Măsuri de sprijin financiar țintite: Având în vedere amploarea crizei de lichiditate cu care se confruntă operatorii de transport rutier, trebuie să se acorde prioritate granturilor directe în numerar pentru operatorii de transport rutier; și reducerii taxelor și impozitelor pentru operațiunile de transport rutier comercial.

- Folosirea instrumentelor digitale deja existente, prin utilizarea de instrumente inovatoare recomandate de ONU, cum ar fi sistemele eTIR și e-CMR și alte instrumente care permit schimbul de informații electronice fără contact fizic și facilitează fluxul de mărfuri peste granițe. Pentru transportul rutier comercial de călători, biletele electronice(e-ticketing) și plățile electronice(e-payments) sunt soluții dovedite care trebuie puse în aplicare pentru a evita contactul social și, astfel, pentru a opri răspândirea COVID-19.

- Coordonarea necesară la nivel global și transfrontalier: Regulile și restricțiile, în special în ceea ce privește trecerea frontierei, se schimbă rapid și implementarea necoordonată a acestora este inacceptabilă. Pe măsură ce pandemia evoluează, devine din ce în ce mai dificil să se respecte diferitele restricții regionale și naționale. Armonizarea și coordonarea globală și regională a acțiunii guvernamentale este imperativă, acordând totodată prioritate siguranței și securității șoferilor în orice moment. În plus, trebuie luate toate măsurile necesare pentru a facilita în continuare tranzitul și trecerea frontierei în timpul pandemiei Covid-19.

## 5. ALTE FINANTARI PENTRU CARE TRANSPORTURILE RUTIERE SUNT ELIGIBILE

- Asigurarea eligibilității transporturilor rutiere – Strategia Națională de Competitivitate (SNC)
- Oportunități pentru sectorul transporturilor rutiere în cadrul noilor programe operaționale 2021-2027
  - Fondul Social European – programe specializare conducători auto transport rutier de mărfuri

## 6. FACILITATEA PRIN CARE ANGAJATORII ROMÂNI POT RAMBURSA ANGAJAȚILOR CHELTUIELILE PRIVIND EDUCAȚIA TIMPURIE A COPIILOR- NORME/BUNE PRACTICI/NOTA ORIENTARE

[Intervenția UNTRR nr. 398/10.03.2021 adresată dlui. Alexandru NAZARE- Ministrul Finanțelor ref. aplicarea facilității prin care angajatorii români pot rambursa angajaților cheltuielile privind educația timpurie a copiilor](#)

UNTRR salută crearea cadrului legal necesar (Legea nr.239/2020) pentru ca angajatorii români, inclusiv firmele de transport rutier să poată rambursa angajaților, respectiv șoferilor profesioniști cheltuielile privind educația timpurie, până la 1500 lei/luna per copil, respectiv:

*“Sumele privind cheltuielile cu educația timpurie se scad din impozitul pe profit în limita a 1.500 lei/lună pentru fiecare copil. În cazul în care suma depășește impozitul pe profit datorat, diferența va fi scăzută, în ordine, din impozitul pe salarii reținut de contribuabil pentru angajați, din taxa pe valoarea adăugată datorată sau din accizele datorate.”*

Considerăm că această facilitate poate fi de un real ajutor firmelor românești de transport rutier, confruntate cu o criză acută de șoferi profesioniști, oferindu-le cadrul necesar pentru sprijinirea și atragerea angajaților, similar facilităților oferite de alte State Membre precum Germania (alocația pentru creșterea copilului - Kinder geld).

Vă rugăm să ne comunicați cum funcționează această facilitate și dacă poate fi deja accesată de firmele de transport rutier, sau trebuie așteptate norme de aplicare.

## 7. RCA - MODIFICAREA ȘI COMPLETAREA LEGII 132/2017 (RCA)

UNTRR solicită sprijinul pentru menținerea legislației actuale privind asigurarea de răspundere civilă auto (RCA), respectiv legea 132/2017 și norma ASF 20/2017, în caz contrar tarifele asigurărilor RCA vor putea crește de peste 5 ori, afectând grav rentabilitatea transportului rutier, așa cum de altfel s-a întâmplat în anii precedenți.

În perioada 2013-2016, prima de asigurare RCA pentru autovehicule comerciale a crescut de la 700 de euro în 2013, cu 50% până la 1.000 Euro în 2014, apoi cu 350% până la 3.500 euro la sfârșitul anului 2015 și cu încă 50% ajungând la 5.000 de euro la jumătatea anului 2016. Acesta a fost nivelul de bază al tarifului RCA pentru un autovehicul comercial nou, dedicat transportului de mărfuri – camion de 40 de tone sau pentru transportul pasagerilor – autocar cu 50 de locuri - fără istoric de daune, respectiv clasa de bonus zero (B0).

La solicitarea transportatorilor, asigurătorii nu au putut justifica corect majorarea tarifelor de bază RCA de la 700 euro în 2013 la 5.000 de euro în 2016. Pe baza formulei pe care companiile de asigurări declarau că o folosesc pentru a calcula prima de asigurare pentru segmentul autovehiculelor comerciale mai mari de 16 tone destinate transportului de mărfuri și pentru autovehiculele cu mai mult de 18 locuri pe scaune destinate transportului de pasageri, ținând seama de datele publice privind frecvența daunelor și valoarea medie a daunelor pentru fiecare segment de autovehicule comerciale, rezultatele indicau o primă de maxim 1.000 - 1.100 Euro per vehicul timp de 12 luni, desi asigurătorii ofereau tarife de peste 5 ori mai mari. Toate aceste

companii se pare că au ascuns costurile altor produse de asigurare în cadrul costurilor RCA, un produs de asigurare obligatoriu.

Transportatorii au fost afectați până la falimentarea afacerilor și au acuzat deficiențe grave în piața de asigurări RCA, nerecunoscute de asigurători, dar sancționate 2 ani mai târziu de Consiliul Concurenței cu o amendă de 53 milioane euro pentru încălcarea de către 9 companii de asigurări și o asociație a reglementărilor naționale și europene din domeniul concurenței prin coordonarea comportamentelor pe piață în vederea majorării tarifelor la asigurările obligatorii de răspundere civilă (RCA).

Urmare a situației deosebit de grave create de asigurători în intervalul 2014-2016, în care piața RCA a ajuns în blocaj, au fost necesare măsuri extreme de plafonare a tarifelor RCA urmate de modificarea fundamentală a legii prin adoptarea noii legislații RCA cu numărul 132/2017. Pe de altă parte, la un an de la promulgarea noii legi, Comisia Europeană, la cererea companiilor de asigurări, susține că normele naționale actuale din România privind asigurarea RCA contravin Directivei Solvabilitate II, fapt semnalat printr-o scrisoare secretă trimisă autorităților române în luna iulie 2018.

Deși UNTRR a solicitat în repetate rânduri desecretizarea scrisorii datorită impactului social pe care îl presupune modificarea legii, fiind afectați peste 8 milioane de asigurați RCA în România, aceasta nu a fost pusă la dispoziția tuturor părților interesate până în acest moment.

Situația prezentată a determinat UNTRR să inițieze o acțiune juridică la Curtea Europeană de Justiție împotriva Comisiei Europene, pentru desecretizeze scrisorii transmise autorităților române.

În aceste condiții UNTRR se opune ferm modificării Legii 132/2017 și Normei 20/2017 în sensul eliminării efectului tarifului de referință cât și a limitei de 25% a cheltuielilor administrative și de vânzare a poliței de asigurare, incluse în tariful de primă. Reamintim că înainte de plafonarea tarifelor RCA și de intrarea în vigoare a actualei legislații, unii asigurători aveau cheltuieli administrative uriașe, de până la 80%, în condițiile în care acestea includeau cheltuielile aferente tuturor liniilor de business, această practică diminuând baza de impozitare și motivând tarifele uriașe.

UNTRR se opune ferm modificării Legii 132/2017 și Normei 20/2017 motivat și de faptul că de la intrarea în vigoare a acestor reglementări legale, piața RCA în România a funcționat în condiții foarte bune, suportabile pentru toți clienții asigurați și profitabile pentru asiguratori, la tarife chiar sub tarifele de referință, demonstrând atât justetea principiilor pe care a fost construită și adoptată legea, cât și viabilitatea acestora în piață.

Totodată, modificarea legislației actuale RCA, prin eliminarea tarifului de referință și a limitei de 25% a cheltuielilor administrative, ar putea facilita apariția unor noi posibile practici de cartel pe piața RCA românească, în ciuda declarațiilor ipocrite ale companiilor de asigurări în favoarea pieței libere.

Vă aducem la cunoștință că articolul 169, alin. 1, din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, prevede că "pentru a promova interesele consumatorilor și pentru a asigura un nivel ridicat de protecție a consumatorilor, Uniunea contribuie la protecția sănătății, a siguranței și a intereselor economice ale consumatorilor, precum și la promovarea dreptului acestora la informare, educare și organizare în vederea apărării intereselor lor", iar Uniunea contribuie la realizarea obiectivelor menționate la alin. 1 prin "măsuri care sprijină și completează politica desfășurată de statele membre și care asigură continuarea acesteia".

În acest sens, UNTRR vă solicită intervenția fermă și decisivă pentru menținerea legislației RCA în forma actuală, fără nicio modificare, dar și pentru desecretizarea scrisorii primite de la CE în data de 19 iulie 2018.

Asigurătorii din România au ca scop modificarea legislația RCA fără justificare și fără nicio transparență către cei care plătesc un produs obligatoriu prin lege, care sunt blocați în cadrul unui sistem birocrat. Reamintim ca în 2017 după aplicarea tarifului de referință, toate firmele de asigurări care distribuie RCA în România au realizat profituri.