

UNTRR solicita Ministerului Finantelor publicarea unei note de clarificare referitoare la diurna platita conducatorilor auto

Uniunea Nationala a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicita Ministerului Finantelor publicarea unei note care sa clarifice ca diurna platita de firmele de transport rutier international conducatorilor auto nu face subiectul reîncadrării ca venituri de tip salarial.

Potrivit unui comunicat, controalele realizate în ultimele luni la firme de transport rutier, în urma carora diurna a fost reîncadrata ca venit de natura salariala, "produc o îngrijorare maxima în rândul firmelor de transport rutier din România, mai ales în lipsa unor informatii publice transparente clare, care sa constituie o referinta neinterpretabila, atât pentru agentii de control, dar si pentru firmele controlate".

UNTRR a transmis câteva considerente prin care solicita "sa fie avute în vedere în timpul controlului exercitat de autoritatile fiscale în situatia industriei de transport rutier international de marfuri, precum si identificarea unor solutii imediate".

Reprezentantii UNTRR subliniaza ca, potrivit datelor Bancii Nationale a României (BNR), industria de transport rutier international de marfuri a avut o contributie la exportul de servicii de 5,53 miliarde de euro în 2020. Transportul rutier genereaza un sfert din exportul total de servicii al României si reprezinta peste jumatate din soldul total al comerțului international cu servicii.

Totodata, industria de transport rutier de marfuri este afectata serios de impactul pandemiei de COVID-19. Potrivit datelor preliminare analizate de UNTRR, în 2020 fata de anul precedent, impactul estimat al pandemiei de COVID-19 asupra cifrei de afaceri din industria de transport rutier de marfuri din România este de -13% per total piata si -17% pentru transportul rutier international de marfuri.

"Operatorii de transport rutier se confrunta cu probleme operationale pe termen scurt, cum ar fi timpii lungi de asteptare la frontiere, conformarea la noile prevederi COVID-19 din fiecare tara, dar si lipsa lichiditatilor si a veniturilor. 60% dintre firmele de transport rutier de marfuri din România prezentau risc de insolventa înainte de criza COVID-19, iar multe dintre ele au întâmpinat dificultati în a accesa instrumentele de finantare puse la dispozitie de stat. Acest lucru a fost accentuat si de faptul ca firmele care si-au suspendat finantarile potrivit OUG 37/2020 au fost raportate începând cu 1 iunie 2020 în Centrala Riscului de Credit", se mentioneaza în comunicat.

Potrivit UNTRR, industria de transport rutier de marfuri este afectata 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 si asupra României, cu consecinte economice majore. Potrivit studiului KPMG - Analiza de impact a modificarilor Pachetului Mobilitate 1 asupra sectorului de transport rutier de marfa, Pachetul Mobilitate 1 genereaza costuri anuale de aproape un miliard de euro pentru transportatorii rutieri români si o pierdere anuala de venituri de 524 milioane de euro.

"Industria de transport rutier de marfuri din România este platita sub media europeana, cu sub 1 euro pe km, în timp ce transportatorii vestici primesc 1,5 euro pe km. Costurile generate de criza COVID-19 si Pachetul Mobilitate 1 cresc, iar marja industriei se îngusteaza. În 2018, marja de profit a companiilor de profil a fost de 3,6%. UNTRR a cerut Comisiei Europene sa investigheze si analizeze diferentele semnificative între tarifele pentru aceleasi servicii în acelasi loc, la acelasi standard de calitate si profesionalism", se mentioneaza în comunicat.

Industria de transport rutier de marfuri nu a inclus în costurile de operare taxarea diurnei, astfel ca nu se afla în

situatia în care sa fi încasat sume de bani pentru aceasta.

"Reîncadrarea 'diurnei' ca venit salarial si taxarea retroactiva închide firmele de transport rutier. Avem solicitarea de a verifica daca exista vreun caz în care firmele sanctionate au platit si au continuat activitatea, si procentual câte firme în aceasta situatie s-au închis si câte au continuat - fara cele care au beneficiat de amnistie fiscala", se mai spune în comunicat.

Potrivit UNTRR, având în vedere prevederile Pachetului Mobilitate 1 privind aplicarea directivei detasarii din 2 februarie 2022 pentru operatiunile de cabotaj si pentru cele de cross-trade peste numarul exceptat (2 operatiuni), totusi diurna va continua sa fie utilizata pentru transporturile bilaterale dintre România si alte state membre UE, dar si pentru orice alte operatiuni de transport rutier international de marfuri din afara UE.

Astfel, UNTRR solicita Ministerului Finantelor Publice elaborarea si publicarea unei note de orientare / note de bune practici care sa clarifice situatiile în care diurna platita de firmele de transport rutier international conducatorilor auto nu face subiectul reîncadrarii ca venituri de tip salarial, si, de asemenea, situatiile în care poate face acest subiect - cazuri întâlnite la firme de plasare de forta de munca, cu un numar de soferi de zeci sau sute de ori mai mare decât numarul de autovehicule licentiate si operate, ceea ce nu reprezinta profilul firmelor de transport rutier international de marfuri.

Uniunea Nationala a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) este o organizatie profesionala si patronala, neguvernamentala, independenta, apolitica, fondata în 1990, care promoveaza si apara interesele transportatorilor rutieri pe plan intern si international, înregistrând de la înfiintare pâna în prezent peste 16.000 de firme înscrise - operatori care efectueaza transporturi interne si internationale de marfa si persoane.