

## UNTRR cere amnistie fiscala privind impozitarea diurnei soferilor

**Uniunea Nationala a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicita Guvernului, Ministerului Muncii si Protectiei Sociale, Ministerului Finantelor si Ministerului Transporturilor si Infrastructurii sa închida subiectul reîncadrării diurnei ca venit salarial, prin adoptarea unei amnistii fiscale, potrivit unui comunicat remis miercuri de organizatia patronala.**

De asemenea, UNTRR solicita Guvernului sa se consulte cu transportatorii rutieri cu privire la modul de transpunere în legislatia româneasca a Directivei 1057/2020 privind detasarea conducatorilor auto din sectorul transportului rutier, se mentioneaza în comunicat.

UNTRR arata ca, potrivit prevederilor Pachetului Mobilitate 1, începând cu 2 februarie 2022 transportatorii rutieri ar trebui sa aplice directiva detasarii pentru operatiunile de cabotaj si pentru cele de cross-trade peste numarul exceptat (2 operatiuni).

Totodata, 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.

În acest context, UNTRR solicita autoritatilor române consultarea industriei transporturilor rutiere cu privire la modul de transpunere în legislatia româneasca a Directivei 1057/2020 privind detasarea conducatorilor auto în sectorul transportului rutier, pentru a putea fi stabilit un mod de implementare realist al prevederilor europene, care sa aiba în vedere mentinerea competitivitatii transportatorilor rutieri români la nivel european, iar implementarea prevederilor europene sa nu aiba abordari nerealizabile.

"Variantele vehiculate în diferite medii ca 'solutie' pentru viitor, care sa mearga la pachet cu amnistia fiscala, au fost reducerea plafonului sumei neimpozabile de la 2,5 la 1,5 ori suma aferenta fiecarei tari (conform HG 518/1995 este de 35 euro/zi), de la 87,5 euro/zi la 52,5 euro/zi (propunerea are doar aspecte negative, întrucât afecteaza diurna ca si concept general si nu aduce nicio garantie ca istoria nu se va repeta iar aceste sume sa fie din nou reîncadrate ca venit salarial), stabilirea unui minim de activitate ca procent din activitatea totala legata de România (propunerea are doar aspecte negative, întrucât România este un stat cu balanta comerciala negativa de 30 de ani, iar masura ar sacrifica o parte din industria româneasca de transport rutier si implicit ar duce la scaderea semnificativa a exportului de servicii de transport rutier. În plus, nu are legatura cu modul de aplicare al directivei detasarii din februarie 2022) sau impozitarea diurnei ca venit de natura salariala pentru cea acordata peste valoarea a 3 salarii brute de încadrare (astazi ar însemna ca la un salariu minim brut de 470 euro, diurna neimpozabila neacordata poate fi pâna la 1.410 euro. Diferenta este foarte mare fata de situatia pietei din acest moment si nici macar nu rezulta daca satisface aplicarea directivei detasarii din februarie 2022). Aceste abordari nu sunt viabile pentru ca nu tin cont de directiva detasarii si nici de practicile altor state UE - Polonia, Ungaria, Lituania, Bulgaria etc", se precizeaza în comunicatul UNTRR.

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, apreciaza UNTRR.

Potrivit unui studiu KPMG, 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, noteaza organizatia patronala.

Directiva 1057/2020 privind detasarea conducatorilor auto în sectorul transportului rutier face parte din cele trei acte legislative cuprinse în Pachetul Mobilitate 1, ale caror prevederi aduc grave prejudicii transportatorilor români si estici. UNTRR a semnalat activ autoritatilor române si europene faptul ca aplicarea Regulamentului Roma 1 în

sectorul transporturilor rutiere, alaturi de legea speciala de aplicare a normelor de detasare la transportul rutier (Directiva 1057/2020), pot genera o crestere semnificativa a costurilor de operare pentru transportatorii români si estici, avertizeaza UNTRR în comunicat.

"Industria de transport rutier din România nu poate fi taxata de 2 ori - o data pentru amnistie si o data pentru directiva detasarii. Sectorul transporturilor rutiere va fi profund afectat de eventuala aplicare a prevederii întoarcerii acasa a camionului la 8 saptamâni începând cu februarie 2022, masura care afecteaza industria tocmai pentru ca România nu produce si nu exporta suficient în UE", atrage atentia Uniunea Nationala a Transportatorilor Rutieri din România.