

Notă de informare cu privire la diurnă – soluții pentru trecut, prezent și viitor

Aspecte generale

1. Diurna trebuie să rămână aplicabilă așa cum este, inclusiv pentru industria transporturilor rutiere internaționale - extracomunitare și comunitare, chiar și după intrarea în vigoare a directivei detașării din februarie 2022, pentru operațiunile exceptate de la aplicarea acesteia (numai 2 operațiuni cross-trade legate de un transport bilateral sunt excluse).
 2. Până astăzi, în urma discuțiilor avute cu diverși factori din spectrul politic a rezultat că o eventuală amnistie pentru trecut va fi aprobată doar dacă se va "pune" ceva pe masă din partea industriei pentru viitor.
 3. Aspectul cheie al abordării este dat de modul de implementare de către autoritățile din România al directivei detașării pentru transporturile rutiere internaționale începând cu 2 februarie 2022.
 4. Industria trebuie să fie consultată de autorități pentru a se agreea modul de aplicare al directivei detașării începând cu februarie 2022 - sau poate România să nu aplice la termen această directivă așa cum nu a aplicat multe altele*
- * România are deschise 112 proceduri de infringement, din care 5 pe Mobilitate și Transport.
5. Industria nu poate să "pună" ceva pe masă, decât în contextul în care în acest mod vor fi îndeplinite cerințele directivei detașării, fără însă a afecta competitivitatea transportatorilor români în cadrul UE.

Soluții vehiculate în diferite medii care să meargă la pachet cu amnistia fiscală

Mai jos vă prezentăm variantele vehiculate în diferite medii ca "soluție" pentru viitor, care să meargă la pachet cu amnistia fiscală, fără să fie însă clar dacă aceste soluții vizează în același timp și îndeplinirea cerințelor aplicării directivei detașării din februarie 2022:

- **reducerea plafonului sumei neimpozabile de la 2,5 la 1,5 x suma aferentă fiecărei țări conform HG 518/1995 (în UE este în general 35 euro/zi), respectiv reducerea de la 87,5 euro/zi la 52,5 euro/zi.** Propunerea a fost prezentată de reprezentanții Ministerului Finanțelor în cadrul Grupului de lucru cu industria de transport rutier. Propunerea are doar aspecte negative: afectează diurna ca și concept general, reduce sumele neimpozabile plătite cu caracter de diurnă și nu aduce nicio garanție că istoria nu se va repeta și că aceste sume nu vor face în viitor din nou subiectul reîncadrării ca venit de natură salarială. Concluzie: reducerea de la 2,5 la 1,5 a plafonului neimpozabil nu este în niciun fel fezabilă.

- **stabilirea unui prag minim de activitate ca procent din activitate totală legată de România.** Propunerea are doar aspecte negative: România este un stat cu balanță comercială negativă de 30 de ani, iar o astfel de măsură înseamnă sacrificarea unei părți importante din industria României de transport rutier internațional, reducerea semnificativă a exportului de servicii de transport rutier și nu are legătură cu modul de aplicare al directivei detașării. Concluzie: conectarea neimpozitării diurnei de un procent de activitate al firmei de transport

rutier internațional de România, în condițiile producției actuale și a activității de export este un fel de împușcare în picior.

- **impozitarea diurnei cu 10% pentru transporturile cross-trade și cabotaj în afara celor exceptate.** Propunerea este simplă și ușor aplicabilă. Trebuie nuanțată pentru a nu afecta diurna ca și concept general care trebuie să rămână valabil și după februarie 2022. În același timp, impozitare cu 10% a diurnei pentru cross-trade și cabotaj ar trebui să satisfacă aplicarea directivei detașării pentru transporturile rutiere internaționale care fac subiectul aplicării. Aplicarea ar însemna 10% din diurna plătită zilnic – maximum 8,7 euro/zi - 262,5 euro/lună (la o diurnă de 60 euro/zi - cca 180 euro/lună).

- **impozitarea diurnei cu 10% de la 35 euro la 87,5 euro.** Este o variantă a punctului precedent. Propunerea este simplă și ușor aplicabilă. Trebuie nuanțată pentru a nu afecta diurna ca și concept general care trebuie să rămână valabil și după februarie 2022. În același timp, impozitare cu 10% a diurnei pentru cross-trade și cabotaj ar trebui să satisfacă aplicarea directivei detașării pentru transporturile rutiere internaționale care fac subiectul aplicării. Aplicarea ar însemna un cost maxim de 157,5 euro/lună - corespunzător diurnei maxime de 87,5euro/zi.

- **impozitarea diurnei ca venit de natură salarială pentru cea acordată peste valoarea a 3 salarii brute de încadrare.** Astăzi, la un salariu minim brut de 470 euro, rezultă că diurna neimpozabilă poate fi până la 1.410 euro. Diferența este foarte mare față de situația pieței în acest moment și nici măcar nu rezultă dacă ar satisface aplicarea directivei detașării din februarie 2022.

- **implementarea unei soluții care să țină cont de practica în materie de deduceri și indemnizații pentru masă și cazare ca în Germania sau Franța.** De exemplu, în Germania se oferă Auslöse (indemnizație de călătorie/diurnă), fiind remunerația care se acordă pentru masă și cazare atunci când angajatul este în deplasare. În Franța, șoferii profesioniști beneficiază de mai multe indemnizații pentru masă și cazare (indemnizație pentru masă - 13,92 euro, indemnizație pentru o singură masă – 8,56 euro, indemnizație pentru o gustare – 7,54 euro, 2 mese + 1 cazare – 58,42 euro etc.). Aceste tarife se majorează cu 18% în cazul șoferilor profesioniști implicați în transportul rutier internațional. În Austria, se acordă o alocație zilnică de 26,40 euro. Dacă activitatea de conducere sau absența de la locul de muncă durează mai mult de trei ore, 1/12 din diurna este datorată pentru fiecare oră sau o parte din aceasta.

O soluție pentru a îndeplini cerințele directivei detașării ar fi acordarea unui salariu brut de încadrare de 800 euro, la care să se aplice o deducere de 40%. Astfel, se vor aplica taxe și contribuții sociale la restul de 60% din salariul de încadrare, ceea ce înseamnă că șoferul va primi net 608 euro.

Totodată, șoferul profesionist va beneficia de 25-28 euro/zi pentru masă (sumă neimpozabilă), iar pentru faptul că doarme în cabină va mai primi 35-39 euro/zi (sumă impozitată cu 10%).

Astfel, într-o lună cu activitate completă, șoferul va primi 2200-2501 euro/net, pentru care firma va achita 2500-2810 euro.

Bine de știut:

În România, procentul contribuțiilor și taxelor față de suma netă plătită ca salariu este de aproximativ 75%. Astfel, pentru fiecare echivalent în lei a 1000 euro, contribuțiile, asigurările de sănătate, șomaj și impozitul reprezintă aproape 750 euro.

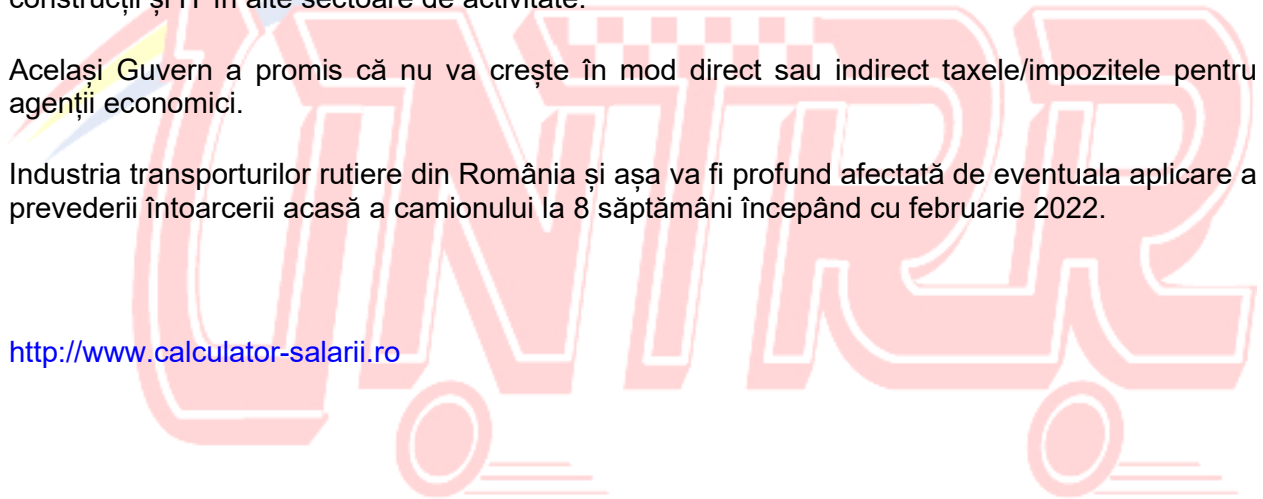
Autoritățile se uită la același lucru din alt unghi și pentru a da senzația contribuabililor că taxele sunt mici în România, spun că per total contribuțiile, asigurările de sănătate, șomaj și impozitul reprezintă circa 42% din brut. Astfel, autoritățile, fără să greșească matematic, arată că 750 euro înseamnă doar 42% din 1.750 euro (1000 euro net și 750 euro taxe). Măcar în fața partenerilor de dialog din Europa de Vest ar trebui să arate că taxele reprezintă 75% din suma netă plătită angajaților. În imaginea atașată aveți calculul pentru 5.000 lei net.

Guvernul coaliției actuale a menționat încă din 2019, că nu dorește extinderea modelului din construcții și IT în alte sectoare de activitate.

Același Guvern a promis că nu va crește în mod direct sau indirect taxele/impozitele pentru agenții economici.

Industria transporturilor rutiere din România și așa va fi profund afectată de eventuala aplicare a prevederii întoarcerii acasă a camionului la 8 săptămâni începând cu februarie 2022.

<http://www.calculator-salarii.ro>



Anul 2021			
ANGAJAT		Lei	Euro
Salariu Brut		8548	1736.27
Asigurari Sociale (CAS)	25%	2137	434.07
Asigurari Sociale de Sanatate (CASS)	10%	855	173.67
Deducere personala (DP)		0	0
Impozit pe venit (IV)	10%	556	112.93
Salariu Net		5000	1015.6
ANGAJATOR		Lei	Euro
Contributie Asiguratorie pentru Munca (CAM)	2.25%	192	39
Salariu Complet		8740	1775.27
TOTAL TAXE		Lei	Euro
Angajatul plateste statului		3548	720.67
Angajatorul plateste statului		192	39
Total taxe incasate de stat		3740	759.67
Pentru a plati un salariu net de 5000 lei , angajatorul cheltuie 8740 lei			
57.21% Angajat		42.79% Stat	

CONCLUZII:

DECIZIA MENȚINERII COMPETITIVITĂȚII INDUSTRIEI DE TRANSPORT RUTIER RUTIER INTERNAȚIONAL ESTE UNA POLITICĂ ȘI NU UNA TEHNICĂ. DACĂ POLITICIENII ȘI GUVERNUL SUNT AI ROMÂNIEI SOLUȚIA AR TREBUI SĂ APARĂ ÎN SCURT TIMP ÎN CURSUL ACESTUI AN.

TEHNIC ÎN SPIRITUL ROMÂNESC DE A ÎNCERCA SĂ FIM MAI CATOLICI DECÂT PAPA, AUTORITĂȚILE RISCĂ SĂ ÎMPUȘTE ÎN CAP INDUSTRIA TRANSPORTURILOR RUTIERE INTERNAȚIONALE - PRIMUL CONTRIBUTOR LA EXPORTUL DE SERVICII AL ROMÂNIEI - ȚARĂ CU BALANȚĂ COMERCIALĂ DEFICITARĂ DE 30 DE ANI.

AMNISTIA ESTE NECESARĂ, FIIND SINGURA SOLUȚIE PENTRU A SIGILA TRECUTUL.

ORICE SOLUȚIE PENTRU VIITOR TREBUIE SĂ ÎNDEPLINEASCĂ URMĂTOARELE CONDIȚII:

- SĂ SE APLICE ÎNCEPÂND CU FEBRUARIE 2022

- SĂ SATISFACĂ ȘI CERINȚELE DIRECTIVEI DETAȘĂRII

- SĂ MENȚINĂ COMPETITIVITATEA TRANSPORTURILOR RUTIERE ROMÂNEȘTI PE PIAȚA UE

- INDUSTRIA NU POATE FI TAXATĂ DE 2 ORI - O DATĂ PENTRU AMNISTIE ȘI O DATĂ PENTRU DIRECTIVA DETAȘĂRII.

Deși și astăzi în România ca și în celelalte state membre UE, se lucrează cu aceleași reguli generale europene, la nivel național este evident că anumite state încearcă să interpreteze și să aplice legislația generală UE având în vedere să își mențină competitivitatea industriilor performante.

Astăzi în Polonia, Ungaria, Lituania, Bulgaria etc., industria transporturilor rutiere internaționale poartă discuții și negocieri cu autoritățile naționale asupra modului în care ar trebui și ar putea fi aplicată directiva detașării din februarie 2022, astfel încât să își mențină competitivitatea în piața europeană de transport.

Și în România credem că autoritățile ar trebui să dea dovadă de maturitate socială și economică și să consulte industria de transport rutier internațional în vederea agreării modului de aplicare a directivei detașării din februarie 2022, având mereu un ochi asupra modului în care alte țări din estul Europei vor aplica aceleași reguli europene, pentru a ne menține competitivitatea în piața europeană de transport.

Autoritățile din România trebuie să înțeleagă că o aplicare în orb a directivei detașării va conduce la o creștere semnificativă a costurilor firmelor de transport rutier internațional din România pe piața UE și acestea vor fi eliminate imediat de concurență, atât timp cât transportatorii din alte țări nu vor înregistra creșteri ale costurilor de aceeași magnitudine. **Clienții din Europa de vest nu vor plăti mai mult transportatorilor din România din cauza măsurilor impuse de Guvernul României, atât timp cât transportatorii din Polonia, Lituania, Ungaria, Bulgaria etc., vor fi mai competitivi doar pentru că guvernele acestora țin cu industria transporturilor rutiere din țările lor.**