

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. 1276/20.09.2021

**MINISTERUL MUNCII ȘI PROTECȚIEI SOCIALE**  
**Doamnei Raluca TURCAN - Ministrul Muncii și Protecției Sociale**

**Ref.: solicitare demersuri urgente la nivel național și european pentru clarificarea aplicării Directivei 1057/2020 pentru șoferii români care operează transporturi rutiere internaționale**

Stimată Doamnă Ministru,

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) vă solicită demersuri urgente la nivel național și european pentru clarificarea aplicării Directivei 1057/2020 privind detașarea conducătorilor auto români care operează transporturi rutiere internaționale.



Solicităm intervenția dumneavoastră urgentă pentru menținerea competitivității la nivel european a sectorului de transportul rutier, unul dintre cele mai competitive și mai importante sectoare economice ale României, care doar în ultimii 4 ani a avut o contribuție la exportul de servicii de peste 22,3 miliarde euro. 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. Transportul rutier generează circa 5% din PIB al României și angajează peste 350.000 de persoane.

Considerăm că la nivel național, demersurile României legate de transpunerea acestei Directive în legislația națională trebuie să vizeze atât aplicarea prevederilor acesteia în cazul șoferilor profesioniști rutieri străini care operează în România, cât și clarificarea urgentă a modului de aplicare al acestei directive în cazul șoferilor profesioniști români care operează în UE, în contextul în care în prezent, industria de transport rutier se confruntă cu neclarități juridice majore legate de aplicarea Directivei 1057/2020.

**1. UNTRR solicită implicarea Ministerului Muncii și Protecției Sociale, alături de Ministerul Finanțelor și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în realizarea demersurilor necesare la nivel național privind aplicarea noilor reguli ale detașării în cazul șoferilor profesioniști români care operează în UE, prin clarificări urgente privind regimul de impozitare al diurnei și sistemul de salarizare al șoferilor profesioniști**

Reamintim faptul că DIRECTIVA (UE) 2020/1057 de stabilire a unor norme specifice cu privire la detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier este unul dintre dosarele problematice ale Pachetului Mobilitate 1 publicat anul trecut în Jurnalul Oficial UE, care cuprinde prevederi discriminatorii pentru transportatorii români, precum aplicarea regulilor detașării la transporturile rutiere internaționale de tip cabotaj și cross-trade (numai 2 operațiuni crosstrade legate de operațiuni de transport bilateral fiind excluse), generând o creștere semnificativă a costurilor de operare pentru transportatorii români și estici.

UNTRR a contestat la Curtea de Justiție UE prevederile discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1 și de asemenea, a sprijinit acțiunile României la CJUE împotriva Pachetului Mobilitate 1, inclusiv împotriva prevederilor discriminatorii ale Directivei 1057/2020 pentru transportatorii rutieri români. Vă transmitem alăturat studiile realizate de UNTRR privind impactul Pachetului mobilitate 1 asupra transportatorilor rutieri români, indicând o provocare majora pentru februarie 2022, când



intră în vigoare cele mai discriminatorii prevederi ale acestui pachet legislativ pentru transportatorii rutieri români:

- **Studiul KPMG - Analiza de impact a modificărilor Pachetului Mobilitate 1 asupra sectorului de transport rutier de marfa**
- **Studiu Interbiz GmbH: Impactul Pachetului Mobilitate 1 asupra industriei de transport din România**
- **Studiul realizat TML Leuven pentru UNTRR - Romania și LINAVALituania privind "Impactul Pachetului Mobilitate 1 asupra transportului rutier european de marfuri, cu focus special asupra țărilor periferice" ( The impact of the 1st mobility package on European Road Freight Transport, with special focus on peripheral countries)**

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.

Pentru menținerea competitivității transportatorilor români în UE, 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 transport bilateral dus-întors sunt excluse).

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 2500-2.810 euro. Vă rugăm să găsiți alăturat o **Notă de informare UNTRR cu privire la diurnă – soluții pentru trecut, prezent și viitor.**

## **2. UNTRR solicită Ministerului Muncii și Protecției Sociale demersuri la nivel european împotriva interpretărilor abuzive privind aplicarea detașării la transporturile rutiere**

**UNTRR vă semnalează neclaritățile juridice majore legate de aplicarea Directivei 1057/2020, care sunt în prezent discutate în cadrul Grupului de experți privind detașarea șoferilor, constituit la nivelul Comisiei Europene și format din reprezentanți ai Ministerelor Muncii și Ministerelor Transporturilor din fiecare Stat Membru, alături de reprezentanți ai industriei. UNTRR participă în cadrul Grupului de experți CE privind detașarea șoferilor și pe această cale, solicităm participarea activă a reprezentanților autorităților române care au fost desemnați în acest grup, pentru apărarea intereselor transportatorilor rutieri români față de interpretările îngrijorătoare ale Statelor Membre din Vestul UE și ale CE privind aplicarea legii speciale de detașare a șoferilor:**

- **Conform interpretării CE și a unor State Membre, operațiunile de transport rutier internațional crosstrade exceptate de la aplicarea detașării trebuie să fie efectuate în timp ce camionul este încărcat cu marfa care face obiectul unui transport rutier bilateral, deci operațiunile crosstrade exceptate de la detașare ar fi numai transporturi cu încărcătură**

**parțială a camionului.** Precizăm că aceste situații sunt rar întâlnite în practica reală și ar conduce, de fapt, la aplicarea integrală a regulilor detașării, fără excepțiile precizate în Lex specialis. Vă transmitem alăturat scenariile îngrijorătoare de aplicare a detașării la operațiunile de transport rutier internațional, aflate în discuție la nivelul grupului CE.

Solicităm intervenția fermă a reprezentanților Ministerului Muncii și Ministerului Transporturilor din România pentru respingerea acestei abordări și clarificarea faptului că o operațiune de transport rutier internațional cross trade care începe după finalizarea unei operațiuni de transport rutier bilateral și/sau care precedă începerea transportului rutier bilateral de întoarcere în România va fi exclusă de la aplicarea regulilor detașării.

- **Conform interpretării unor State Membre, operațiunile de tranzit cu un camion încărcat ar trebui să fie diferențiate de operațiunile cu camionul gol și ar trebui aplicate regimuri diferite de detașare în fiecare caz.** Solicităm intervenția fermă a reprezentanților Ministerului Muncii și Ministerului Transporturilor din România pentru respingerea acestei abordări și clarificarea faptului că operațiunile de tranzit și operațiunile cu camionul gol sunt excluse de la aplicarea regulilor detașării.

- **Deși Directiva 1057/2020 prevede că odată cu intrarea în vigoare a prezentei directive, Uniunea deschide negocieri cu țările terțe în cauză în vederea aplicării unor norme echivalente cu cele prevăzute de prezenta directivă, nu este clar cum se vor aplica prevederile acesteia din 02.02.2022 la transporturile rutiere internaționale din/către țări terțe.** Solicităm intervenția fermă a reprezentanților Ministerului Muncii și Ministerului Transporturilor din România pentru clarificarea aplicării prevederilor Directivei 1057/2020 în cazul transporturilor rutiere internaționale din/către țări din afara UE

- **Directiva 1057/2020 nu precizează dacă șoferii profesioniști angajați de întreprinderi care operează transporturi rutiere internaționale în cont propriu sunt excluși de la regulile detașării.** Solicităm intervenția fermă a reprezentanților Ministerului Muncii și Ministerului Transporturilor din România pentru excluderea transportatorilor rutieri în cont propriu de la aplicarea prevederilor detașării.

Totodată, UNTRR își exprimă îngrijorarea cu privire la faptul că la data de 2 februarie 2022, Statele membre UE au atât obligația de a adopta și publica dispozițiile necesare pentru a se conforma acestei directive, cât și obligația de a aplica dispozițiile respective începând cu aceeași dată, situație în care operatorii de transport rutier români nu vor avea timp să se informeze și să se pregătească de respectarea noilor prevederi de aplicare a detașării în fiecare Stat Membru UE, care ar putea fi aplicate de Statele Membre imediat ce vor fi publicate.

Exprimându-ne încrederea că veți realiza toate demersurile necesare la nivel național și european pentru menținerea competitivității transportatorilor rutieri români și apărarea intereselor României, vă asigurăm de toată cooperarea UNTRR și vă rugăm să primiți expresia înaltei noastre considerații.

**SECRETAR GENERAL**  
**Radu DINESCU**

