



EXPUNERE DE MOTIVE

Prezenta lege instituie un set de măsuri, cu valoare compensatorie, ca urmare a pierderilor semnificative aferente sectorului de transporturi din România din cauza tergiversării aderării la Spațiul Schengen.

Amânările repetate ale deciziei de aderare a României la Spațiul Schengen au avut și continuă să aibă costuri uriașe, pentru toate sectoarele economiei, dar, mai ales, pentru unul dintre cele mai dinamice sectoare economice din România – sectorul de transporturi.

Povara menținerii României în afara Spațiului Schengen a fost dusă de către mediul privat românesc, iar sectorul transporturilor a fost cel mai puternic afectat. Această povară riscă acum să transforme sectorul într-unul necompetitiv față de competitorii regionali. Ca atare, măsurile de compensare propuse reprezintă măsuri menite să mențină competitivitatea, în sensul în care să ofere condiții similare cu acelea de care beneficiază transportatorii din regiune și din alte state Schengen.

Trebuie subliniat faptul că acest sector s-a dezvoltat puternic în ultimul deceniu, astăzi reprezentând o pondere semnificativă a Produsului Intern Brut al României.

De asemenea, trebuie adăugat faptul că pierderile cumulate estimate în orizontul de timp 2012-2022, din cauza amânării nejustificate a aderării la Spațiul Schengen se ridică la peste 16,55 miliarde de euro, adică mai mult decât suma granturilor disponibile pentru România în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR).

Este important de subliniat faptul că indemnizația de hrană este obligatorie la nivelul Uniunii Europene, propunerea de față fiind și o punere în acord cu legislația europeană incidentă.

Un argument suplimentar îl reprezintă și faptul că diurna pentru transportatorii români nu a fost actualizată (indexată) din anul 2002, iar, dacă s-ar fi actualizat, astăzi ar fi trebuit să ajungă la nivelul de 76 euro.

În aceste condiții, propunem instituirea indemnizației de hrană cu o valoare maximă de 40 euro/zi, valoare deductibilă fiscal în limitele acestui plafon (40 euro/zi), în condițiile legii.



PIERDERI DIN CAUZA AMÂNĂRII ADERĂRII LA SPAȚIUL SCHENGEN

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL 2012 - 2022
Pierderi de venituri (costuri suplimentare - vam?)	378.1	518.2	590.4	788.2	1,198.9	1,691.7	1,987.1	2,225.8	1,995.5	2,184.3	2,323.2	15,881.4
Costuri asociate (documente, salarii etc)	19.6	28.1	32.3	42.2	60.4	74.6	80.0	84.4	76.6	84.9	90.1	673.2
TOTAL Pierderi + Costuri	397.6	546.3	622.6	830.4	1,259.3	1,766.3	2,067.2	2,310.2	2,072.1	2,269.2	2,413.4	16,554.7
												Milioane Euro

O altă informație deosebit de utilă care reflectă impactul negativ asupra sectorului transporturilor o reprezintă creșterea puternică a pierderilor înregistrate de operatorii economici din sector, raportat la cifra de afaceri. Astfel, în același orizont de timp de 10 ani, deși cifra totală de afaceri a crescut puternic, ponderea pierderilor în cifra de afaceri s-a dublat, ajungând la 16%, în anul 2022.

PONDEREA PIERDERILOR ÎNREGISTRATE ÎN CIFRA DE AFACERI

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL 2012 - 2022
Cifra de afaceri cumulată a sectorului de transport rutier de marfă	5,446	6,078	6,848	7,716	8,338	9,315	10,471	11,030	10,530	12,053	15,357	103,182.2
Pondere pierderi în cifra de afaceri a sectorului	7.3%	9.0%	9.1%	10.8%	15.1%	19.0%	19.7%	20.9%	19.7%	18.8%	15.7%	16.0%
												Milioane Euro

Nu trebuie uitat faptul că sectorul de transporturi din România acționează într-o **piață europeană concurențială deosebit de puternică**, în care chiar și competitorii est-europeni dispun de condiții de competitivitate mai bune decât companiile de transport cu capital românesc.

În acest context, trebuie amintit că lucrătorii români din sector nu beneficiază de indemnizație de hrană, iar diurnele și indemnizațiile sunt mult inferioare față de media europeană.



Chiar dacă la nivelul Parlamentului European agenda cuprinde mai multe demersuri și rezoluții privind eventuale compensații la care este îndreptățită economia României, ca efect al menținerii nejustificate în afara Spațiului Schengen, indiferent de rezultatul acestor demersuri este important de subliniat că România nu trebuie să aștepte rezultatul procedurilor europene.

De aceea, **trebuie acționat cât mai repede pentru ca statul român să ofere condiții competitive pentru sectorul transporturilor cel puțin la nivelul competitorilor europeni.**

Pentru toate aceste motive și din dorința de a asigura cel mai bun climat economic pentru dezvoltarea unuia dintre cele mai puternice sectoare de activitate economică din România, propunem instituirea, în regim de urgență, a următoarelor măsuri:

- **Instituirea indemnizației de hrană pentru lucrătorii mobili** prevăzuți în Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier;
- Definirea cuantumului **indemnizației de hrană la echivalentul în lei a 40 euro/zi, sumă deductibilă fiscal** în condițiile legii;
- **Majorarea, de la 3 la 4 salarii de bază**, a plafonului neimpozabil, a plafonului pentru contribuției de asigurări sociale și contribuției de asigurări sociale de sănătate, pentru indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile suplimentare primite de lucrătorii mobili prevăzuți în Hotărârea Guvernului nr. 38/2008, indemnizațiile și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare primite pe perioada deplasării în altă localitate etc.

Potrivit prevederilor Legii nr.16 din 17 martie 2017 privind detașarea salariaților în cadrul prestării de servicii transnaționale: ”indemnizația specifică detașării transnaționale este indemnizația destinată să asigure protecția socială a salariaților acordată în vederea compensării inconveniențelor cauzate de detașare, care constau în îndepărtarea salariatului de mediul său obișnuit, fiindu-i aplicabil regimul fiscal prevăzut în Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare.” Pentru a îndeplini cerințele Directivei



1057/2020 indemnizațiile specifice detașării sunt considerate parte a remunerației, în măsura în care nu sunt acordate cu titlu de rambursare a cheltuielilor efectiv generate de detașare, precum cheltuielile de transport, cazare și hrană. Pentru ca indemnizația de detașare acordată de angajatorul/firma de transport din România conducătorului auto să fie considerată parte a remunerației trebuie să ramburseze conducătorilor auto detașați cheltuielile de transport, cazare și marfă.

Conform art. 3, alin. (7) din Directiva 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii- „în cazul în care din condițiile de muncă și de încadrare în muncă aplicabile raportului de muncă nu reiese dacă elementele indemnizației specifice detașării se acordă cu titlu de rambursare a cheltuielilor efectiv generate de detașare sau fac parte din remunerație și, în caz afirmativ, care este această parte, atunci întreaga indemnizație se consideră a fi acordată cu titlu de rambursare a cheltuielilor.”

Majoritatea statelor membre UE au definite indemnizații de hrană pentru angajați în funcție de timpul petrecut în afara firmei și banii se acordă începând de la 4 ore.

În Germania, în anul 2023, se acordă o indemnizație de hrană lunară în valoare de 288 euro. Așadar, **pentru ca firmele de transport din România să rămână competitive este necesar ca și legislația din România să se modifice și să acorde indemnizație de hrană conducătorilor auto** - lucrătorii mobili așa cum sunt prevăzuți în Hotărârea Guvernului nr. 38/2008.

Având în vedere că legislația prevede pentru majoritatea angajaților din România posibilitatea ca aceștia să primească tichete de masă, indemnizație de hrană (pentru angajații prevăzuți în Legea nr.153/2017 - privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice) sau contravaloarea hranei acordate de către angajator pentru angajații proprii – (prin hrană se înțelege hrana preparată în unități proprii sau achiziționată de la unități specializate) sau diurnă pentru angajați delegați, angajații detașați sunt discriminați. Discriminarea provine din faptul ca angajații detașați internațional primesc indemnizație specifică detașării transnaționale, indemnizația destinată să asigure protecția socială a salariaților acordată în vederea compensării inconvenientelor cauzate de detașare, care constau în îndepărtarea salariatului de mediul său obișnuit.



Atât din definiție, cât și din practică indemnizația de detașare exclude banii pentru hrană. Astfel că, pentru a se elimina discriminarea, este absolut necesar ca articolul 76 alineatul (3) din Legea nr.227 privind Codul Fiscal să fie completat cu o literă nouă „j) indemnizația de hrană primită de lucrătorii mobili prevăzuți în Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările ulterioare”.

Date specifice despre importanța sectorului de transporturi în economia națională:

Contribuția transporturilor rutiere de marfă la economia României:

- principalul contribuitor la exportul de servicii al României care doar în ultimii 5 ani a avut o contribuție la exportul de servicii de 30,7 miliarde euro (22% din total export servicii);
- conform datelor Ministerului Muncii, în transport și depozitare sunt 486.531 angajați. Conform ARR sunt 347.232 șoferi atestați profesional și sunt înregistrate 253.777 de autovehicule licențiate. În afară de șoferi în transporturi mai lucrează și managerii de transport în număr de 112.340 de persoane
- la nivel european, România este a 7-a piață de transport marfă per total în UE-27 și locul 3 la cross-trade și cabotage.

În anul 2022, costurile operaționale ale transportatorilor români au crescut cu 18-20% față de cele din 2021, acestea fiind compensate de volumul de mărfuri mai mare cu 6%, până la 64,4 de miliarde tone-km.

Anul acesta, însă volumul de mărfuri a început să scadă deja cu peste 10%, ceea ce a dus și la scăderea tarifelor pentru al doilea trimestru consecutiv, inclusiv tariful pentru cursele spot. Pentru perioada ianuarie-iulie 2023, transportul rutier de marfă a contribuit cu 4,6 miliarde euro la exportul de servicii (20% din total).

Reamintim că și în 2022 transportul rutier a fost principalul contribuitor la exportul de servicii al României cu o pondere de 20,8% și valoarea de 7,67 miliarde euro, în 2021 transportul rutier a fost principalul contribuitor la exportul de servicii al României (pondere de 21,6%), cu un total de 6,03 miliarde euro. Chiar și în 2020, transportul rutier de marfă a fost tot principalul contribuitor la



exportul de servicii al României (pondere de 23%), cu un total de 5,47 miliarde euro, potrivit datelor Băncii Naționale a României (BNR).

Transportul rutier nu are niciun fel de ajutor de stat cum au alte sectoare de activitate și de aceea este necesar ca sectorul transporturilor să fie sprijinit cât mai mult prin legislație fiscală în sensul de a fi definită indemnizația de hrană. De asemenea, în contextul actual economic și social este necesar ca firmele de transport să poată să acorde indemnizații de detașare **în limita a 4 salarii de bază** ale conducătorilor auto.

În Europa, deficitul de șoferi a crescut cu 44% în cursul anului trecut, iar criza de forță de muncă calificată în transporturile rutiere europene s-ar putea tripla până în 2026, când se estimează că 30% dintre șoferii profesioniști se vor pensiona, în timp ce rata de angajare a tinerilor în sector este de 4-7 ori mai mică – conform ultimelor date analizate de Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere - IRU privind situația transportatorilor rutieri de mărfuri din mai multe țări europene. România este printre țările europene cele mai afectate de criza conducătorilor auto profesioniști având un deficit estimat de 71.000 posturi de conducători auto profesioniști neocupate în 2022. În absența unor măsuri urgente, criza conducătorilor auto va reduce grav competitivitatea transportatorilor rutieri, precum și flota de camioane a României, numeroase companii semnalând faptul că au camioane care nu pot fi operate din lipsa de conducători auto profesioniști.

Prin definirea punctuală a indemnizației de hrană care să se acorde conducătorilor auto, angajați conform HG nr.38/2008, aceasta ar reprezenta un stimulent pozitiv pentru piața muncii din transporturi și de asemenea, și creșterea plafonului de scutire a impozitării indemnizației de detașare acordată lucrătorilor mobili prevăzuți - în Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 ar sprijini piața de transport de marfă care este numărul 1 la exportul de servicii din România.

Codul Fiscal prevede un plafon neimpozabil pentru indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile suplimentare primite de lucrătorii mobili prevăzuți în HG nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, (..), precum și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare(..)



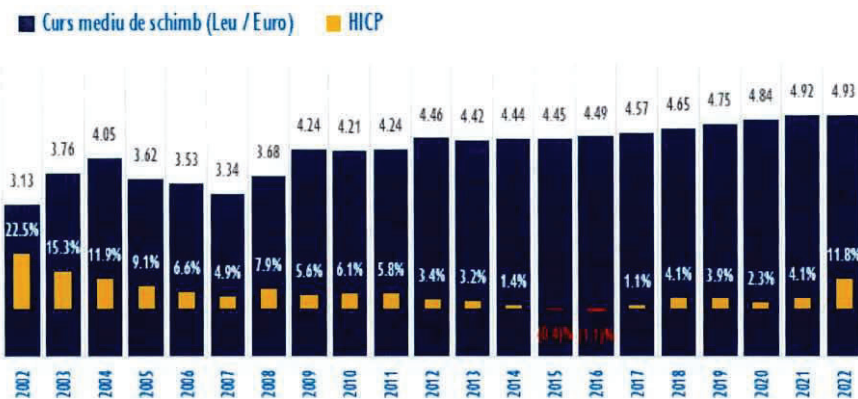
- în străinătate, plafonul neimpozabil este de 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă, prin hotărâre a Guvernului, pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, în limita a 3 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat

HG nr.518/1995 privind unele drepturi și obligații ale personalului român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar stabilește în anexă un nivel minim al indemnizației zilnice (diurnă), **care nu a mai fost actualizat din 2002.**

Raportând la inflația medie anuală și cursul mediu de schimb în perioada 2002-2022, nivelul legal al indemnizației zilnice (diurna) șoferilor ar trebui să crească de la 35 Euro/zi în 2002 la valoarea de 76 Euro/zi în 2023.

ACTUALIZAREA NIVELULUI LEGAL AL INDEMNIZAȚIEI ZILNICE RAPORTAT LA PERIOADA 2002-2022

Evoluția indicatorilor cheie pentru indexarea diurnei zilnice a șoferilor

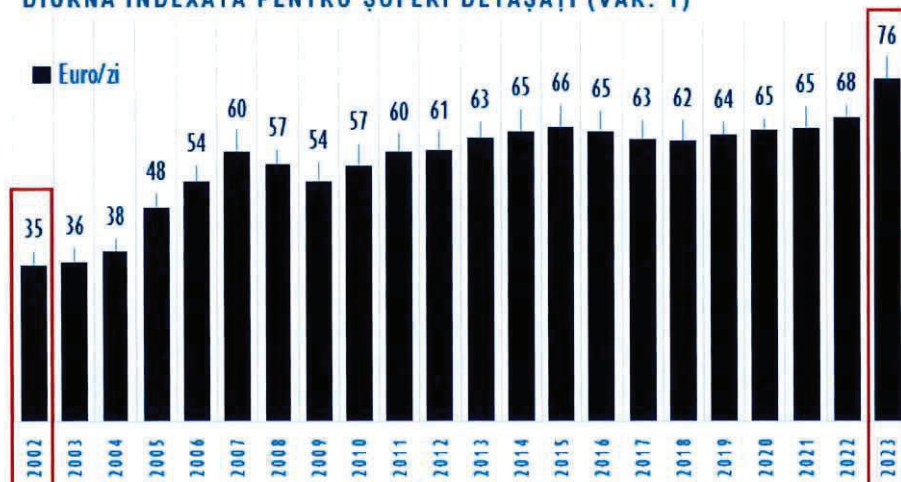


Valoarea este aproape aceeași indiferent de metoda de raportare; calcul în Lei cu raportare la inflația medie din România și cursul de schimb mediu anual sau calcul în Euro cu raportare la inflația medie din UE pentru perioada 2002 – 2022.



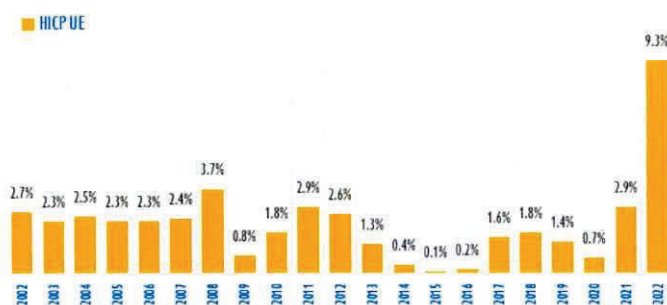
Varianta 1: Indexare nivel legal al indemnizației zilnice(diurnă) cu raportare la inflația medie din România și cursul de schimb mediu anual

DIURNĂ INDEXATĂ PENTRU ȘOFERI DETAȘAȚI (VAR. 1)

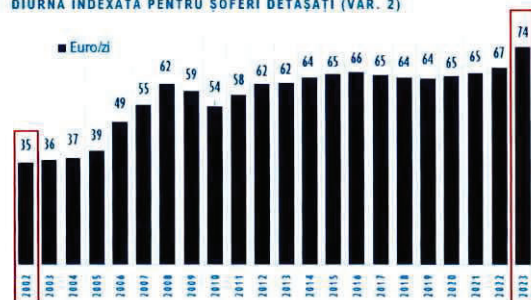


Varianta 2: Indexare nivel legal al indemnizației zilnice cu raportare la inflația medie din UE, raportarea în Euro

Evoluția Inflației Medii Armonizate în UE



DIURNĂ INDEXATĂ PENTRU ȘOFERI DETAȘAȚI (VAR. 2)



Sursa: Eurostat

Alte argumente suplimentare în favoare adoptării prezentei propuneri legislative sunt legate de următoarele aspecte:

- sectorul transporturilor de marfă din România trebuie să aibă un tratament legal similar celui din spațiul Uniunii Europene, pentru a putea să rămână competitiv;



- operatorii de transport de marfă din România sunt supuși unui puternic dezavantaj competitiv, prin non-apartenența României la Spațiul Schengen;
- operatorii români de transport de marfă se confruntă cu un puternic deficit de conducători auto profesioniști, iar măsurile propuse i-ar sprijini să diminueze acest deficit.
- fără acest set de măsuri compensatorii, România riscă să înregistreze o încetinire puternică a activității sectorului de transporturi de marfă, cu impact direct atât asupra dinamicii PIB, cât și asupra veniturilor bugetare.

Pentru aceste motive, impactul bugetar al prezentei propuneri va fi pe termen scurt, mediu și lung pozitiv, prin menținerea tendinței de dezvoltare a sectorului de transporturi marfă, prin creștere volumului de marfă transportat și prin creșterea veniturilor generate la nivelul bugetului general consolidat.

Având în vedere argumentele prezentate mai sus, înaintăm Parlamentului României, spre dezbatere și adoptare, prezenta propunere legislativă.

Procedura de urgență este necesară pentru a asigura aplicarea legii cât mai curând posibil, în vederea eliminării riscurilor asupra sectorului.

INIȚIATORI

Nicolae-Ionel CIUCĂ – Senator PNL

Alexandru NAZARE – Senator PNL

Propunerea legislativă pentru instituirea indemnizației de hrană pentru lucrătorii mobili prevăzuți în Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier și pentru modificarea și completarea Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal

Nr. Crt.	Nume și prenume	Semnătură	PARTID
1	Pandea Ciprian		PNL
2	Achiteș Vasile Constantin		PNL
3	Bica Doruț		PNL
4	Adrian Hotoș		PNL
5	SCARLAT GEORGE		PNL
6	CRISTINA IOAN		P.N.L.
7.	GURAN VIRGIL		PNL
8.	MOS ARINA		PNL
9	Bomue Cleoanda Muluwelo		PNL
10	MBAGU NICOLAE		PNL
11	IORDACHE ION		PNL
12.	Niculescu Tăgăreș, Ovidiu		PNL
13	Pauluc Nicoleta		PNL
14.	NESTEA MIHAIL		PNL
15	PURU VLAS		PNL
16	TARU MARCEL EUGEN		PNL
17	Bratescu Linda		PNL
18	Munteanu Lucia Simona		PNL
14	CRISTIAN CHIPTES		PNL
15	Vela Ion Marcel		PNL
16	Daniel FEMECHIU		PNL
17	STOIANI MARIA		PNL
18.	BARCARI ROSICA LUMINITA		PNL

