



Nr.238 /02.02.2015

**MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE**

**Domnului Darius-Bogdan VĂLCOV – Ministrul Finanțelor Publice**

Ref. propuneri modificare Cod Fiscal

Stimate Domnule Ministru,

Având în vedere că reprezentanții Ministerului Finanțelor Publice au precizat public că se dorește modificarea Codului Fiscal, **UNTRR propune includerea în Noul Cod Fiscal a următoarelor prevederi:**

**I. CAPITOLUL- Definiții**

- a) Definirea termenului de „deplasare” și a persoanelor care beneficiază de „indemnizația de deplasare” în corelare cu art. 17 din HG 518/1995 modificată și completată.

**UNTRR a propus ca în HG 518/1995:**

- să fie redefinită sfera de aplicare și să includă și societățile constituite în conformitate cu Legea 31/1990 republicată, modificată și completată, precum și asociațiile și fundațiile constituite în conformitate cu Ordonanța 26/2000 modificată și completată.
  - să se aplice personalului angajat în conformitate cu HOTĂRĂREA nr. 1352 din 23 decembrie 2010 privind aprobarea structurii Clasificării ocupațiilor din România - nivel grupă de bază, conform Clasificării internaționale standard a ocupațiilor - ISCO 08, republicată.
- b) UNTRR propune includerea termenului de „spor/indemnizație de performanță” - o sumă neimpozabilă de până la 300 euro pe lună, urmând ca aceasta să fie acordată diferențiat conducătorilor auto pe criterii de performanță în domeniul conducerii ecologice, respectării Regulamentelor CE (1071/2009, 1072/2009, 1073/2009, 561/2006, 165/2014) și legislației privind siguranța rutieră.

**II. CAPITOLUL- ACCIZE- art. 176**

- a) Să se renunțe la acciza suplimentară de **70 de euro/ 1000 litri** și acciza la motorină să revină la **400 euro/1000 litri**. În acest moment prin rata de schimb se ajunge la o acciză de **430Euro/litru** - egală cu diferență dintre 4,4093 cât ar fi trebuit să fie cursul de schimb pentru Euro/Leu și 4,738 rata de schimb impusă de Guvernului României. Cu 7,45% mai mult, în loc de o acciză de **400,59/1000 litri se încasează 430,43 euro/1000 litri**.
- b) În cazul în care nu se renunță la acciza suplimentară solicităm să se ramburseze de **7 eurocenți/litru**.

Această cerință are la bază datele furnizate de INS și de furnizorii de carburant care au arătat că începând cu trimestrul 2/2014 a scăzut volumul de carburant consumat.



UNTRR susține în continuare că HG 537/2014, modificată și completată cu HG 906/2014 și HG 15/2014 trebuie să utilizeze ca model legislația din Ungaria care se aplică pentru transportatorii unguri. De altfel toate statele care returnează acciza suplimentară au procedurile pentru rezidenți mult mai simple decât pentru străini.

Legislația noastră prevede invers, **procedurile și cerințele** pentru recuperarea accizei **sunt mult mai severe pentru operatorii de transport înregistrați în România** decât pentru ceilalți operatori de transport din statele membre. **Legislația este discriminatorie și favorabilă transportatorilor străini** inclusiv în ceea ce înseamnă virarea sumelor de plată în cont.

Operatorilor români li se cere să își deschidă un cont nou numai la Trezorerie și numai pentru această activitate iar în cazul operatorilor economici stabiliți în alte state membre ale UE banii se virează în conturile pe care aceștia le au deschise la instituțiile de credit din România.

De asemenea considerăm că restituirea accizei pe motorină numai operatorilor de transport români care nu se află în una din situațiile de dificultate prevăzute de HG 537/2014, creează discriminare și generează condiții de concurență inegale:

- atât între operatorii care sunt licențiați în România și cei care sunt licențiați în celelalte 27 de state membre - pentru operatorii străini neaplicându-se aceste condiții de eligibilitate suplimentare referitoare la situația financiară a firmei
- cât și între operatorii români între ei - având în vedere că în costurile de operare ale unei firme de transport, cheltuielile cu motorina reprezintă minim 30%, o firma aflată în dificultate, procedură de executare silită sau una din celelalte situații prevăzute la art . 4) pct.1), lit c (citată mai jos) va avea greutate în plus și nu se va mai putea redresa pentru că nu va concura în condiții egale cu ceilalți operatori de transport.

b) Pentru motorina folosită la aparatele frigorifice se propune ca valoarea accizei să fie de **21 euro/1000 litri**

### III. CAPITOLUL- IMPOZITE

- a) Anularea prevederilor legale prevăzute de **ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 9 din 19 februarie 2013** privind timbrul de mediu pentru autovehicule și includerea acestei taxe în impozitul anual pe durata de viață a autovehiculelor. Această taxă trebuie să fie ajustată periodic la cel mai eco nivel poluare.

**UNTRR propune ca această taxă să fie:**

1) anuală - corelată cu nivelul emisiilor - astfel va fi colectată pe toată durata de viață a autovehiculului, indiferent de câți proprietari a avut, în timp ce taxa unică este plătită de un anumit proprietar la un anumit moment, iar toți ceilalți proprietari ulteriori nu mai plătesc nimic, fără să se țină cont de perioada de utilizare - vehiculul poate fi scos din circulație în același an urmare unui accident sau poate fi utilizat 30 ani fără să mai plătească nimic deși va deveni din ce în ce mai poluant.

2) diferențiată în funcție de nivelul de emisii: **zero** pentru **Euro 6**, **5%** din impozitul anual pentru **Euro 5**, **10%** din impozitul anual pentru **Euro 4**, **20%** pentru **Euro 3**, **40%** pentru **Euro 2**, **80%** pentru **Euro 1**, **160%** pentru **non-Euro** sau vehiculele neclasificate (cu nivel de emisii nementionat de producător) din punct de vedere al emisiilor poluante.

3) colectată în impozit și defalcată separat - costul colectării va fi redus pentru stat, la fel și deranjul contribuabililor

4) taxele colectate se returnează celor care le-au achitat și solicită acest lucru

Considerăm că în acest fel, se permite crearea unui cadru durabil, autosustenabil pe termen lung proporțional cu durata de exploatare și ținând cont mereu de cele mai avansate și ecologice norme de poluare.



- b) UNTRR propune instituirea unei prime de casare similare pentru autovehiculele comerciale de transport persoane și pentru autovehiculele comerciale de transport marfă, având în vedere că aceste autovehicule sunt mijloace de producție.
- c) *Returnarea impozitului pe mijlocul auto în cazul în care vehiculul stă imobilizat din motive întemeiate peste 30 de zile. "În cazul în care se face dovada că un vehiculul pentru care s-a achitat impozitul și care face dovada că datorită unor defecțiuni tehnice a stat mai mult de 30 de zile într-un service auto, i se va returna, la cererea scrisă a proprietarului, contravaloarea impozitului achitat pe perioada în care vehiculul a fost imobilizat."*

Având în vedere că autovehiculele comerciale sunt mijloace de producție atunci când sunt imobilizate nu mai produc bani. Se întâmplă destul de des ca un autovehicul implicat într-un accident sau care are o defecțiune tehnică, reparația sau înlocuirea anumitor piese în service să dureze peste 30 de zile. Pentru perioada în care acest vehicul stă imobilizat în service și nu produce venituri utilizatorului, impozitul plătit în avans aferent perioadei de neutilizare să fie returnat utilizatorului sau să fie raportat pentru următoarea perioadă fiscală.

- d) **Stabilirea cadrului legal pentru încasarea amenzilor** pentru contravențiile operatorilor de transport străini pe teritoriul României și nu, numai a acestora de către instituțiile de control abilitate.

Conform art. 28 din OG 2/2001 „Amenzile care se cuvin bugetului de stat pot fi achitate la Casa de Economii și Consemnațiuni - C.E.C. - S.A. sau la unitățile Trezoreriei Statului, iar amenzile cuvenite bugetelor locale se achită la Casa de Economii și Consemnațiuni - C.E.C. - S.A. sau la casieriele autorităților administrației publice locale ori ale altor instituții publice abilitate să administreze veniturile bugetelor locale, indiferent de localitatea pe a cărei rază acestea funcționează, de cetățenia, domiciliul sau de reședința contravenientului ori de locul săvârșirii contravenției, precum și la ghișeul unic din punctele de trecere a frontierei de stat a României.

Având în vedere aceste proceduri limitate operatorii de transport străini nu achită amenzile provenite din sancțiuni primite pentru încălcări ale legislației din transporturi, Codului Rutier, Codului Vamal, etc. propunem ca amenzile să fie plătite într-un cont unic și de aici să fie repartizate către autoritățile publice locale ori ale altor instituții publice abilitate să administreze veniturile bugetelor locale sau să se constituie venit la bugetul de stat.

De asemenea propunem înființarea unui sistem eficace de urmărire a încasării amenzilor pentru contravențiile operatorilor străini pe teritoriul României, alături de un sistem electronic de urmărire a autorizațiilor de transport la frontieră, cu introducerea unui sistem de evidență a tuturor vehiculelor care intră și ies din România pentru diminuarea și eliminarea evaziunii fiscale.

Vă adresăm rugămintea de a susține și sprijini inițiativa noastră, pentru modificarea Codului Fiscal, în acest scop, UNTRR vă stă la dispoziție pentru orice clarificare necesară sau suport tehnic.

Cu deosebită considerație,

**Secretar General  
Radu DINESCU**

