



CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

Str. Dimitrie D. Gerota nr. 7-9, sector 2, București, cod poștal: 020027

Telefoane: 021.310.23.56, 021.316.31.34

Fax: 021.316.31.31

021.310.23.57, 021.316.31.33

Cod fiscal: 10464660

E-mail: ces@ces.ro

www.ces.ro

Membru fondator al Asociației Internaționale a Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare (AICESIS)

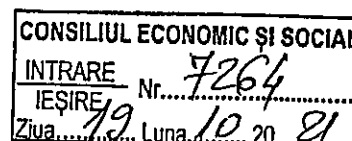
Membru al Uniunii Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare Francofone (UCESIF)

„Consiliul Economic și Social este organ consultativ al Parlamentului și al Guvernului în domeniile de specialitate stabilite prin legea sa organică de înființare, organizare și funcționare.” (Art. 141 din Constituția României revizuită)

Biroul permanent al Senatului

455, 29.10.2021

AVIZ



referitor la propunerea legislativă pentru anularea unor obligații fiscale și pentru modificarea și completarea unor acte normative (b447/5.10.2021)

În temeiul art. 2 alin. (1) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și art. 11 lit. a) din Regulamentul de organizare și funcționare, Consiliul Economic și Social a fost sesizat cu privire la avizarea *propunerii legislative pentru anularea unor obligații fiscale și pentru modificarea și completarea unor acte normative (b447/5.10.2021)*.

CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

În temeiul art. 5 lit. a) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în ședința din data de 19.10.2021, desfășurată online, conform prevederilor Hotărârii Plenului nr.25/04.03.2021, avizează **FAVORABIL** prezentul proiect de act normativ, cu următoarele observații:

- se menține riscul reîncadrării diurnei în baza constatărilor Inspecției Muncii, cu un impact negativ semnificativ asupra competitivității transportatorilor români în UE, deja grav afectată de noile prevederi ale legislației europene aduse de Pachetul Mobilitate 1;
- art. IV atribuie Inspecției Muncii competența constatărilor privind încadrarea unui angajat ca detașat și, prin urmare, confirmarea naturii veniturilor acordate sub forma indemnizației de delegare, indemnizației de detașare, inclusiv a celei specifice detașării transnaționale, dar în propunerea legislativă nu se specifică elementele urmărite de inspectorul de muncă, pentru a confirma dacă veniturile acordate sunt sau nu indemnizații scutite de impozitare;

- nu se clarifică pentru mediul privat, în special pentru transportatori, cum pot îndeplini condițiile de acordare a indemnizației de delegare, a indemnizației de detașare sau a celei specifice detașării transnaționale, ceea ce face ca propunerea legislativă să fie dificil de aplicat în forma propusă;
- problema fundamentală rămâne nivelul activității firmelor de transport cu România, statul de înregistrare, iar Inspectoratul Teritorial de Muncă se raportează la Formularul A1 pentru a se pronunța asupra unei eventuale reîncadrări, având în vedere că Formularul A1 se eliberează în baza unor condiții de activitate legate de România;
- conceptul de a condiționa menținerea netaxabilă a diurnei sau a unei sume netaxabile în limita a 3 salarii de încadrare (conform proiectului de lege), de derulare a unor activități de transport legate de activitatea în România, reprezintă o condamnare a industriei de transport rutier din România – țară care, de 30 de ani, importă mai mult decât exportă;
- nu este definită noțiunea „salariu de încadrare” și nici în Codul fiscal nu există definiție pentru această sintagmă, astfel încât nu se înțelege dacă se referă la salariul net sau la salariul brut, iar dacă legiuitorul s-a referit la salariu net, atunci impactul asupra firmelor de transport va fi foarte mare;
- orice condiționare a netaxării diurnei șoferilor profesioniști de transport internațional de activitatea în România este practic imposibilă, având în vedere faptul că, pentru ca firmele românești de transport rutier internațional să poată avea activitate în România, exporturile/importurile României ar trebui să crească cu minimum 300% imediat, astfel încât să existe operațiuni de transport pentru export;
- se constată că nu se transpune Directiva 1057/2020, care prevede că șoferii profesioniști sunt considerați detașați atunci când operează transporturi rutiere internaționale de tip cabotaj (încărcare-descărcare marfă pe teritoriul altui Stat membru) sau transporturi rutiere internaționale de tip crosstrade (încărcare într-un Stat Membru și descărcare în alt Stat Membru), având în vedere că, în expunerea de motive, se precizează că șoferii profesioniști care efectuează operațiuni de transport internaționale nu pot fi considerați detașați de pe teritoriul României și nu îndeplinesc condițiile detașării transnaționale din Legea nr. 16/2017 privind detașarea salariaților în cadrul prestării de servicii transnaționale, cu modificările și completările ulterioare;
- se impune adoptarea unor soluții viabile de aplicare a regulilor detașării stabilite prin Directiva 1057/2020 pentru a nu fi afectată competitivitatea transportatorilor rutieri români la nivel european, având în vedere că România se poziționează pe locul 3 în UE la operațiunile de transport rutier internațional de tip cross-trade (10,5%) și cabotaj (8,2%);
- conținutul art. I alin. (8) conduce la o discriminare evidentă între operatorii economici aflați în situații similare (impunere de sarcini fiscale în mod nelegal prin acte de control emise

de structurile ANAF – decizii de impunere), singurul aspect care îi diferențiază față de operatorii economici care nu au ajuns în această etapă (cea a hotărârii definitive și executorii a instanței de recurs) este faptul că aceștia sunt printre primii agenți economici controlați de ANAF începând din 2019 și până în prezent, stare de fapt care, în mod evident, nu poate fundamenta o astfel de discriminare. Din perspectiva juridică a "*titlului de creanță/ titlului executoriu*" în baza căroro statul are un drept de creanță asupra contribuabilului, agenții economici nu se găsesc în situații diferite, care să poată fundamenta tratamente juridice diferite;

- se impune eliminarea alin. (8) al art. I, întrucât:

- soluția legislativă propusă a fi adoptată conduce la o discriminare evidentă între operatori economici aflați în situații similare (*impunere de sarcinii fiscale în mod nelegal prin acte de control emise de structurile ANAF – decizii de impunere*), singurul aspect care îi diferențiază față de operatorii economici care nu au ajuns în această etapă (hotărâri definitive și executorii ale instanțelor de recurs) este faptul că aceștia, sunt printre primii agenți economici controlați de ANAF începând din 2019 și până în prezent, stare, de fapt, care, în mod evident, nu poate fundamenta o astfel de discriminare.

- hotărârea judecătorească nu stabilește în mod independent proceduri de control fiscal, existența sau inexistența unei creanțe bugetare, decizia de impunere (*actul administrativ fiscal*) face acest lucru. Hotărârea instanței consolidează doar *dreptul* (contestat de contribuabil) *statului de a încasa această creanță* (prin structurile ANAF), drept la care tocmai se pregătește să renunțe (pentru considerentele arătate în proiectul de lege). Astfel că, o renunțare la încasarea creanței și pentru agenții economici care sunt în situațiile prevăzute la art. I al. (8) nu conduce la desființarea/ afectarea caracterului irevocabil al hotărârii, în condițiile în care, dacă nu ar interveni amnistia fiscală, organele fiscale nu pun în executare hotărârea instanței de judecată, ci tot decizia de impunere, care după expirarea termenului de plată, se transformă în "*titlu executoriu*" [art. 226 al. (4) din Legea nr. 207/2015 C.pr.fisc.]. Pe cale de consecință, existența unei hotărâri executorii a instanței de recurs nu poate fundamenta discriminarea pentru agenții economici aflați în astfel de situații față de cei care, spre exemplu, au o decizie de impunere, pe care nu au contestat-o în instanță și care, după termenul de plată, în mod similar s-ar transformat în "*titlu executoriu*". Din perspectivă juridică a "*titlului de creanță/ titlului executoriu*" în baza căroro statul are un drept de creanță asupra contribuabilului, agenții economici nu se găsesc în situații diferite, care să poată fundamenta tratamente juridice diferite.

- art. 44 alin. (2) din Constituția României "*garantează și ocrotește*" în mod egal prin lege proprietatea privată, fapt ce presupune ca agenții economici aflați în situații similare să fie protejați și ocrotiți în mod egal de lege, ceea ce este de natura evidenței ca nu se

întâmplă cu privire la reglementarea de la art. I al. (8) din proiectul de lege, și care o sa conducă la numeroase litigii pe rolul CCR, având ca obiect contestarea constituționalității legii de adoptare a măsurilor de amnistie fiscală, daca vor intra în vigoare aceste prevederi de la art. I al. (8).

- nu în ultimul rând, ”*amnistia*” în general (foarte des întâlnită în materia penală), pe cale de consecință și cea în materie fiscală, reprezintă un act de clemență a statului pentru anumiți cetățeni/ entități juridice aflate în anumite situații vizate de actul de amnistiere; ori, în această situație, ”*legea de amnistie*” vine de la forul suprem de reglementare în România, Parlamentul României, entitate administrativă superioară instanței de judecată, astfel că voința legiuitorului nu poate fi controlată de către voința instanței de judecată (cu excepția deciziilor CCR), fiind dese cazurile în care însăși instanța de judecată își schimbă practica tocmai ca urmare a schimbării reglementării juridice. În fapt, dar și în drept, actuala situație legată de ”*regimul*” neclar al diurnelor este creată și de practica neunitară a instanțelor de judecată. Ori, proiectul de lege tinde tocmai sa elimine aceste neclarități (a se vedea obiectivele adoptării).
- este necesar ca articolele II-V să fie corelate, astfel încât să permită adoptarea unor soluții clare și viabile pentru viitor privind regimul de impozitare a diurnei și sistemul de salarizare al șoferilor profesioniști români, urmărind totodată să clarifice aplicarea Directivei 1057/2020 din februarie 2022, precum și situațiile în care diurna plătită de firmele de transport rutier internațional conducătorilor auto nu face subiectul reîncadrării ca venituri de tip salarial, asigurându-se totodată o interpretare și aplicare armonizată a legislației, la nivelul ITM și ANAF. Este obligatoriu ca diurna să fie menținută și după februarie 2022, pentru operațiunile bilaterale care nu intră sub incidența Directivei 1057/2020.
- se impune să se stabilească un termen mai îndelungat în care agenții economici sa aibă timp să ”absoarbă” costurile suplimentare generate de plafonarea veniturilor neimpozabile la maximum 3 remunerații, iar un posibil termen de intrare în vigoare a acestei prevederi ar putea fi luna februarie 2022, atribuit intrării în vigoare a Pachetului de mobilitate, moment până la care agenții economici oricum vor trebui să-și (re)seteze activitatea, astfel încât să se alinieze noilor cerințe, cerințe care vor afecta costurile de operare;
- soluția optimă ar fi reprezentată de eliminarea art. II – IV, urmând ca, în baza unei analize amănunțite, articolele respective să facă obiectul unei alte inițiative legislative, cu intrare în vigoare din luna februarie 2022.

Președinte,
Bogdan SIMION

