



TPA România: Sistemul RO e-Transport ar trebui eliminat deoarece încalcă reglementările internaționale

BUCUREȘTI, 4 iulie 2024: *„Sistemul RO e-Transport ar trebui eliminat complet sau, cel puțin, legislația ar trebui modificată semnificativ pentru ca această raportare efectuată în vederea obținerii codurilor UIT să nu mai reprezinte o povară administrativă semnificativă pentru companii, care, în acest moment, sunt nevoite să aloce resurse umane și tehnice importante pentru a se conforma. Acesta este în contradicție clară cu tratatele, directivele și regulamentele Uniunii Europene, precum și cu principiul proporționalității, în condițiile în care, în România există deja măsuri alternative pentru combaterea fraudei fiscale în comerțul internațional”,* consideră Alexandru Pop, Tax Manager în cadrul TPA România, companie de top în Europa Centrală și de Est, specializată în contabilitate, consultanță fiscală, consultanță juridică și audit.

Experții TPA România au elaborat și trimis spre analiză autorităților europene documentul „Sistemul RO e-Transport în contextul reglementărilor UE și internaționale”, care analizează incompatibilitatea sistemului RO e-Transport cu tratatele, directivele și regulamentele Uniunii Europene. Documentul detaliază efectele negative asupra companiilor și mediului de afaceri din România și oferă recomandări concrete pentru îmbunătățirea situației.

„Sistemul RO e-Transport este privit ca un mecanism destinat combaterii fraudei și reducerii decalajului de TVA. Unul dintre principalele obiective ale sistemului RO e-Transport, conform Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 41/2022 („OUG nr. 41/2022”), este îmbunătățirea colectării impozitelor la buget, în special a TVA-ului. Dar acesta încalcă sau este incompatibil cu principiile internaționale care stau la fundamentul pieței unice a UE: proporționalitatea, libera circulație a mărfurilor în cadrul UE, eliminarea controalelor și verificărilor la frontierele statelor membre ale UE potrivit Codului Frontierelor Schengen. În plus, avem exemplul Ungariei care, în 2017, a fost supusă unei proceduri de infringement pentru un sistem de raportare similar cu cel implementat de RO e-Transport în România. Chiar dacă sistemul maghiar era mai simplu decât cel românesc, Comisia Europeană a concluzionat că normele contravin principiilor de neutralitate și de proporționalitate și libertății de a desfășura afaceri – libertate garantată de Carta Drepturilor Fundamentale a UE”, explică Sorana Cernea, Managing Partner TPA România.

Sistemul RO e-Transport, alături de RO e-Factura și SAF-T, face parte din eforturile de digitalizare accelerate ale administrației fiscale, susținute de Guvernul României, pentru combaterea evaziunii fiscale. Scopul inițial al OUG nr. 41/2022 a fost acela de a se concentra exclusiv asupra mărfurilor cu risc fiscal ridicat. Cu toate acestea, ordonanța a extins obligațiile utilizatorilor sistemului RO e-Transport și asupra mărfurilor care nu sunt considerate cu risc fiscal ridicat. Neconformitatea înregistrării acestor bunuri poate atrage sancțiuni în cuantum între 20.000 și 100.000 de lei pentru persoanele juridice, precum și confiscarea contravalorii bunurilor neraportate.



Experții TPA România constată că practica recentă a firmelor demonstrează clar că procedura de conformare reprezintă o povară administrativă semnificativă. În mod evident, aceasta necesită resurse umane și tehnice considerabile pentru a monitoriza și declara în timp util datele necesare în sistem. Acest proces implică costuri ridicate și ajustări ale infrastructurii IT pentru companiile mai mari, necesare pentru a respecta obligațiile de raportare. În plus, unele situații implică necesitatea disponibilității resurselor 24 de ore din 24 pentru a face modificări sau a obține coduri UIT, având în vedere imprevizibilitatea timpilor de așteptare la frontiere sau schimbările din motive obiective ale vehiculelor de transport, care pot interveni în afara programului normal de lucru.

Experții TPA au constatat că legislația și ghidurile disponibile sunt neclare și incomplete, nefiind adaptate pentru a acoperi numeroasele situații întâlnite frecvent în practică. În plus, companiile se confruntă cu provocări specifice în cazul achizițiilor intracomunitare efectuate prin Incoterms, precum DDP/DAP, unde furnizorii străini sunt responsabili pentru transport, lăsând companiile românești dependente de terțe părți pentru îndeplinirea procedurilor naționale de conformitate.

„Analizând toate datele necesare pentru generarea codului UIT, se poate presupune că furnizorii străini pot fi reticenți în a coopera, deoarece trebuie să aloce resurse pentru acest flux de informații. Aceste obstacole au un impact negativ semnificativ asupra companiilor care acționează în conformitate cu legea, deoarece întâmpină frecvent situații care nu pot fi deloc raportate sau nu pot fi raportate corect în sistem. O astfel de situație expune companiile riscului amenziilor impuse de legislație, care sunt adesea excesive și nu sunt neapărat direcționate doar împotriva celor care comit fapte ilicite pentru care acest cadru legal a fost creat inițial”, explică Alexandru Pop, Tax Manager al TPA România.

În România, există deja măsuri alternative la o astfel de raportare extinsă precum cea solicitată de sistemul RO e-Transport, implementate atât la nivel național, cât și în cadrul Uniunii Europene. De exemplu, „Soluțiile rapide din 2020” au introdus cerințe suplimentare pentru tranzacțiile intracomunitare și pentru aplicarea scutirii de TVA pentru aceste livrări, determinând modificări ale legislației naționale care să reflecte aceste reguli.

„O companie se poate afla în situația în care respectă pe deplin condițiile stabilite la nivelul UE, în timp ce nu este conformă cu o regulă națională, fapt care afectează sever comerțul intracomunitar, generează incertitudine pentru mediul de afaceri și nu este armonizată cu tratatele și reglementările UE privind comerțul liber. De asemenea, prin stabilirea obligației de a utiliza sistemul RO e-Transport, legiuitorul român creează un obstacol pentru companiile care aleg să importe mărfuri din alte state membre. Deși a fost creat ca o formalitate ce trebuie urmată înaintea transportului, în practică sistemul RO e-Transport provoacă întârzieri și instituie noi controale la granița României cu celelalte state membre ale UE. Orice obstacol creat de un stat membru în calea liberei circulații a mărfurilor în cadrul UE constituie o încălcare a Tratatului privind Funcționarea Uniunii Europene”, spune Dan Iliescu, Legal Partner al TPA România.



Nu în ultimul rând, există, de asemenea, o lipsă de predictibilitate în ceea ce privește lista mărfurilor cu risc fiscal ridicat. Aceasta este stabilită prin ordin al președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală și poate fi modificată cu ușurință. În scurtul interval de timp de la intrarea în vigoare a OUG nr. 41/2022, lista mărfurilor cu risc fiscal se propune a fi modificată (un proiect de ordin fiind deja publicat în transparență decizională în luna aprilie), fiind actualizată pe baza „riscului fiscal evidențiat în acțiunile de control recente efectuate de autoritățile fiscale”. Experții TPA consideră că, pentru ca această listă să fie relevantă la nivel național, riscul ar trebui să fie analizat pe o perioadă mai lungă de timp, iar în cazul menținerii în vigoare a sistemului e-Transport, lista să fie aprobată prin Hotărâre de Guvern pe baza unei analize amănunțite a oportunității și proporționalității includerii unui tip de marfă pe listă, evitând astfel sancționarea unor companii dintr-un întreg domeniu de activitate din cauza unui caz izolat identificat de autorități.

„Sistemul RO e-Transport, deși conceput pentru combaterea fraudei fiscale, impune sarcini legale și economice semnificative asupra companiilor. Alinierea cu principiile UE privind proporționalitatea și libera circulație a mărfurilor este crucială. Factorii de decizie politică ar trebui să ia în considerare eliminarea completă sau cel puțin revizuirea sistemului pentru a reduce povara sarcinilor administrative, iar companiile ar trebui să dezvolte strategii pentru a gestiona eficient raportarea. Ca profesioniști în domeniul fiscal, înțelegem necesitatea combaterii evaziunii și fraudei fiscale, însă acest scop nu poate justifica implementarea sistemului RO e-Transport prin ordonanță de urgență, fără parcurgerea procesului legislativ constituțional și fără a documenta și înțelege consecințele practice asupra mediului de afaceri”, concluzionează Sorana Cernea, Managing Partner al TPA România.

Despre TPA România:

TPA România, aflată în top 10 companii de servicii profesionale din România, a înregistrat în 2023 o cifră de afaceri de 7,6 milioane de euro, în creștere față de anul anterior. În România, compania are două birouri, în București și Cluj-Napoca, și peste 150 de angajați. TPA România face parte din grupul austriac TPA, prezent în 12 țări din regiune, și care are, în total, peste 2.000 de angajați. La nivel de grup, în 2023, TPA a înregistrat o creștere de 12% în cele 12 țări din regiunea CEE, în topul creșterilor fiind Austria și Polonia. România este a patra companie din grup ca pondere a cifrei de afaceri, după Austria, Polonia și Cehia. Grupul TPA este membru independent al rețelei internaționale Baker Tilly Europe Alliance, oferindu-le astfel clienților săi accesul la o rețea mondială de contabili, consultanți fiscali, avocați și auditori. Rețeaua Baker Tilly International este prezentă în 141 de țări, având 43.000 de angajați, ceea ce o poziționează în top 10 al rețelelor globale de consultanță.