



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

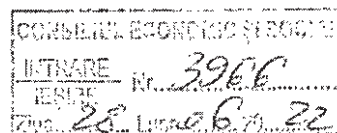
www.ces.ro

Biroul permanent al Senatului

Bp. 381 / 1.07.2022

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)



AVIZ

referitor la propunerea legislativă pentru completarea Legii 227/2015 - privind Codul Fiscal (b381/16.06.2022)

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 completarea Legii 227/2015 - privind Codul Fiscal (b381/16.06.2022)*.

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 28.06.2022, desfășurată online, conform prevederilor Hotărârii Plenului nr.86/17.05.2022, avizează **NEFAVORABIL** prezentul proiect de act normativ, cu următoarea **motivare**:

- reducerea cotei de TVA la 1% pentru carburanți ar fi o încălcare flagrantă a legislației europene în vigoare. Conform directivei privind taxa pe valoarea adăugată, fiecare țară din UE are o cotă standard care se aplică furnizării celor mai multe bunuri și servicii, aceasta neputând fi mai mică de 15 %. Una sau două cote reduse se pot aplica furnizării anumitor bunuri și servicii (pe baza listei din Anexa III la Directiva TVA). Recent, în aprilie 2022, directiva a fost amendată, astfel încât pot exista, în situații excepționale, doar temporar, pentru un număr limitat de produse și mai multe cote reduse decât două și cote sub 5%, dar numai pt categorii de produse din Anexa III.

Or. benzina și motorina nu se regăsesc în Anexa III nici după modificările cele mai recente aduse directivei.

- inițiativa nu este susținută prin argumente economice aplicabile pieței libere, având în vedere că, pe lângă aplicarea unei reduceri semnificative a cotei de TVA, se impune limitarea prețului de vânzare care, pe lângă alte elemente constitutive, este direct influențat de evoluția prețului internațional al petrolului. Inițiatorii nu prevede perioada de aplicare a măsurii, însă aceasta se subînțelege condiționată direct de perioada de-a lungul căreia prețul s-ar menține la nivelul de 6,5 lei/litru (independent așadar de orice alte condiții economice cu potențial impact). În plus, nu există niciun studiu care să releve impactul acestei prevederi asupra bugetului de stat;
- propunerea susține aplicarea TVA de 1% dacă prețul final la pompă este de cel mult 6,5 lei, prag superior ce a fost deja depășit. Este necesară o evaluare de impact, dar 7,5 lei reprezintă încă un nivel până la care piața trebuie lăsată să dea semnale de preț care să stimuleze economia de carburanți, folosirea transportului public etc. O posibilă implementare ar presupune aplicarea unui plafon minim de 5%, pentru a putea respecta directivele UE privind TVA și o reducere a acesteia în trepte - de tipul reducere de TVA la 10% pentru prețuri între 7,5 și 8,5 lei, 5% între 8,5 etc.;
- propunerea legislativă este insuficient fundamentată. Trebuie analizate care din componentele prețului carburanților a cauzat creșterea finală de preț, pentru că reducerea TVA s-ar putea să nu rezolve deloc problema, creșterea fiind generată de altă parte componentă a prețului. Trebuie, de asemenea, estimat cum va varia încasarea bugetară după reducerea TVA, astfel încât să se poată determina dacă, în final, impactul va fi unul net pozitiv, așa cum susțin inițiatorii;
- mecanismul de aplicare este neclar. Trebuie analizat atât TVA-ul colectat, cât și cel deductibil, pe tot lanțul, nu doar prețul final din factură, fiind puțin probabil ca, într-un timp foarte scurt, ANAF să aibă capacitatea implementării unui astfel de mecanism complex. Există, în acest sens, experiența taxei windfall în industria energiei regenerabile, unde ANAF, timp de patru luni, nu a putut aplica legea plafonării - compensării, renunțând până la urmă la acest mecanism;
- reducerea TVA-ului la carburanți este o măsură care îi avantajează mai degrabă pe cei mai înstăriți, care circulă cu autoturisme cu consum mare.

Președinte,

Bogdan ȘEȘION

