

**Către:**

**Guvernul României**  
**și**  
**Parlamentul României**

În atenția:

- Prim-ministrului și miniștrilor României;
- Tuturor senatorilor și deputaților României.

Noi, agricultorii și transportatorii români care protestăm la Afumați de 13 zile, în urma consultării cu fermierii și transportatorii care protestează în toată România, vă comunicăm prezentele

**REVENDICĂRI**

și vă solicităm ca discutarea acestora și elaborarea proiectelor de acte normative să se facă cu participarea noastră efectivă (datele de contact fiind menționate în anexa la prezenta):

Nr. crt.	Revendicare
1.	<p><b>Recunoașterea agriculturii, industriei alimentare și transportului drept sectoare economice esențiale, de bază ale economiei naționale românești, <u>elaborarea, redactarea și adoptarea unei strategii naționale în aceste sectoare ale economiei.</u></b></p> <p><i>Având în vedere că nu există adoptată o <u>Strategie națională în sectoarele agriculturii, transporturilor și industriei alimentare</u>, iar din declarațiile publice ale Prim-ministrului și miniștrilor de resort cărora le-am comunicat parte din problemele cu care ne confruntăm în desfășurarea activității, precum și parte din revendicările noastre, a reieșit că aceștia nu cunosc în mod real situația în care se află agricultura și transportul din România (negând inițial problemele pe care le-am sesizat, iar ulterior declarând că revendicările noastre sunt îndreptățite), <u>solicităm adoptarea unui act normativ care să conțină termene clare de elaborare, redactare și adoptare a unei Hotărâri de Guvern pentru aprobarea Strategiei naționale în sectoarele agriculturii, transporturilor și industriei alimentare.</u></i></p> <p>Adoptarea unei asemenea strategii naționale se impune cu atât mai mult cu cât, în luna martie 2020, în perioada pandemiei Covid-19, toate țările lumii și-au închis granițele, relațiile comerciale ale României cu statele UE și restul statelor lumii, fiind aproape inexistentă, iar rezervele statului pentru alimente sunt numai pentru necesarul aferent perioadei de 3 săptămâni.</p> <p>Drept urmare, necesitatea adoptării unei asemenea strategii naționale și adoptarea, ulterioră, a legislației aferente pentru punerea ei în aplicare reprezintă o problemă de securitate națională a României.</p>

Noi, ca cetățeni români, nu mai putem accepta ca ramurile esențiale ale economiei românești să fie tratate cu indiferență de autoritățile publice din România, cu punerea în pericol a securității naționale a României și a cetățenilor români, fiind vorba în fapt de organizarea statului român în vederea producerii hranei necesare cetățenilor români.

În acest sens, solicităm ca, până la data de 29.01.2024, să se adopte un act normativ care să prevadă procedura și termenele limită pentru elaborarea și redactarea unui *Proiect privind Strategia națională în domeniul agriculturii, transporturilor și industriei alimentare* (denumit în continuare ”*Proiect de strategie*”), adoptarea și publicarea lui în Monitorul Oficial.

**Acest act normativ va conține următoarele prevederi:**

- a) **Proiectul de strategie se va elabora de către Ministerele de resort (Ministerul agriculturii și dezvoltării rurale, Ministerul transporturilor și infrastructurii și Ministerul economiei, antreprenorialului și turismului) în colaborare cu specialiști în domeniu, persoane care desfășoară activitatea în aceste domenii și cu cetățenii care se oferă voluntar;**
- b) **Pentru elaborarea *Proiectului de strategie* se vor constitui: un grup de lucru la nivel național, precum și grupuri de lucru suport județene. Cu excepția reprezentanților instituțiilor și autorităților publice care își vor desfășura activitatea în aceste grupuri de lucru prin prisma atribuțiilor ce le revin în calitate de angajați ai acestora, toți ceilalți membri ai grupurilor de lucru își vor desfășura activitatea pe bază de voluntariat, munca prestată fiind neremunerată;**
- c) **Grupul de lucru la nivel național va fi format din: reprezentanți ai ministerelor de resort; reprezentanți ai altor ministere; reprezentanți ai instituțiilor și autorităților publice; specialiști și profesori universitari în domeniile: agricultură (toate ramurile ei), transporturi (toate tipurile de transporturi), industria alimentară, economie; cercetători în domeniu; reprezentanți a cel puțin 5 asociații de profil din fiecare domeniu (agricultură, transport, industrie alimentară); câte un reprezentant din fiecare județ al agricultorilor, al transportatorilor și al producătorilor din domeniul industriei alimentare care au susținerea a cel puțin 50 persoane fizice și juridice care desfășoară activitatea în cele trei domenii (în cazul în care mai multe persoane au susținerea a mai mult de 50 persoane, reprezentant va fi considerată persoana care are numărul cel mai mare de susținători), specialiști în domeniul juridic.**

**Grupul de lucru la nivel național se poate organiza în subgrupuri de lucru.**
- d) **Grupurile de lucru suport județene vor fi formate din reprezentanți teritoriali ai ministerelor de resort; reprezentanți teritoriali ai altor ministere; reprezentanți ai instituțiilor și autorităților publice; specialiști și profesori universitari în domeniile: agricultură (toate ramurile ei), transporturi (toate tipurile de transporturi), industria alimentară, economie; cercetători în domeniu; reprezentanți ai asociațiilor de profil care au sediul în județul respectiv, din fiecare domeniu (agricultură, transport, industrie alimentară); agricultori, transportatori și producători din domeniul industriei alimentare care au sediul/domiciliul în județul respectiv, specialiști în domeniul juridic.**

**Grupurile de lucru suport județene se pot organiza în subgrupuri de lucru.**
- e) **Ministerele de resort vor întreprinde demersurile necesare pentru punerea la dispoziția grupurilor de lucru a sălilor în care își vor desfășura activitatea, precum și asigurarea materialelor necesare.**

Grupurile de lucru își vor desfășura activitatea în mod transparent, motiv pentru care ministerele de resort vor întreprinde demersurile necesare pentru crearea unei pagini de internet dedicată pentru elaborarea proiectului de strategie (pagină de internet dedicată *Proiectului de strategie*) pe care se vor publica anunțurile privitoare la constituirea grupurilor de lucru, componenta grupurilor de lucru, materialele redactate de grupurile de lucru și vor fi transmise live, înregistrate și postate discuțiile din cadrul grupurilor de lucru. Informațiile și documentele publicate pe pagina de internet vor fi organizate pe fiecare județ în parte, respectiv la nivel național, astfel încât să fie ușor accesibile oricărui cetățean.

- f) Toate instituțiile și autoritățile publice vor comunica reprezentanților ministerelor din grupurile de lucru toate datele, informațiile și statisticile necesare acestora, cu excepția celor care intră sub incidența Legii nr. 182/2002 privind protecția informațiilor clasificate care vor fi comunicate numai reprezentanților instituțiilor și autorităților publice care îndeplinesc condițiile legale de acces la acestea;
- g) Elaborarea, redactarea și adoptarea Proiectului de strategie se va efectua cu respectarea prevederilor Legii nr. 24/2000 privind tehnica legislativă, a Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, **a Constituției României și a supremației ei;**
- h) **Proiectul de strategie care se va elabora va avea în vedere modalitatea de organizare și funcționare a activității în sectoarele agriculturii, transporturilor, industriei alimentare și domeniilor adiacente, luându-se în considerare infrastructura și resursele actuale, precum și investițiile pe care Statul Român trebuie să le efectueze într-o perioadă de maxim 3 ani, astfel încât la nivel național să existe toate componentele, materiile prime și materialele necesare și să se creeze un flux atât zonal, cât și național, de la materia primă până la obținerea produsului final (produse alimentare), care să permită o producție națională de alimente suficientă pentru consumul intern, fără a fi necesar să se apeleze la importuri, iar prețul produselor finale să fie accesibile cetățenilor români, raportat la nivelul de trai actual.**

**Această strategie va fi creată pornindu-se de la cel mai rău scenariu care va avea în vedere declanșarea unei eventuale crize internaționale sau regionale care ar putea conduce la închiderea granițelor țărilor și diminuarea/stoparea relațiilor comerciale ale României cu alte state (situație cu care ne-am confruntat deja în luna martie 2020).**

**Scopul acestei strategii este identificarea problemelor și lipsurilor cu care se confruntă fiecare dintre cele trei sectoare ale economiei (agricultură, transporturi, industrie alimentară), eventual și sectoarele adiacente, și găsirea de soluții pentru remedierea acestora, astfel încât activitatea desfășurată în cele trei sectoare să fie funcțională, să nu existe blocaje, să poată funcționa și să existe o piață internă funcțională și competitivă.**

**Soluțiile identificate cu privire la problemele și lipsurile constatate cu ocazia analizelor efectuate în vederea elaborării strategiei urmează să fie implementate prin acte normative.**

- i) **Termenele limită pentru elaborarea, redactarea și adoptarea *Strategiei naționale în domeniul agriculturii, transporturilor și industriei alimentare:***
  - În termen de 2 zile de la intrarea în vigoare a actului normativ se va crea pagina de internet dedicată *Proiectului de strategie*, prin grija ministerelor de resort care vor fi

	<p>sprrijinite de instituțiile și autoritățile publice care au atribuții și specialiști în acest sens;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- În termen de 3 zile de la intrarea în vigoare a actului normativ se vor posta pe pagina de internet aferentă <i>Proiectului de strategie</i> anunțurile privind constituirea grupurilor de lucru (la nivel național și suport județene) care vor conține și informații despre componența pe care urmează să o aibă acestea (prevăzută la lit. b și c), precum și invitația adresată tuturor persoanelor interesate pentru a comunica dacă intenționează să facă parte din aceste grupuri, într-un termen de 4 zile de la postarea anunțurilor, și adresele de e-mail la care să comunice acest aspect. Toate cele trei ministere de resort vor da comunicate de presă în acest sens;</li> <li>- În termen de maxim 2 zile de la expirarea termenului de declarare a intenției de a face parte din grupurile de lucru, se vor publica pe pagina de internet dedicată <i>Proiectului de Strategie</i> anunțurile privind membrii fiecărui grup de lucru (național și de suport județene). Este interzisă refuzarea vreunei cetățean de a face parte din grupurile de lucru suport județene. Fiecărui membru al grupurilor de lucru i se va transmite o informare, pe adresa de e-mail pe care a furnizat-o, cu privire la faptul că face parte din grupul de lucru și i se va comunica data, ora și locația la care grupul de lucru se va întruni și va începe să lucreze;</li> <li>- În termen de maxim 3 zile de la publicarea anunțului privind componența grupurilor de lucru, acestea vor avea prima ședință în cadrul căreia se va stabili programul de lucru al grupului, intervalul orar zilnic în care își va desfășura activitatea, precum și regulile de funcționare a grupului care vor avea în vedere strict păstrarea ordinii și conlucrării în scopul pentru care au fost create;</li> <li>- În termen de 20 zile de la data constituirii grupurilor de lucru suport județene, în cadrul acestora se vor solicita informații, se vor face analize, se vor identifica problemele și lipsurile și se vor identifica soluții pentru remedierea acestora la nivel județean, schițându-se o strategie județeană, eventual zonală care să corespundă prevederilor de la litera h). Materialele redactate de către grupurile de lucru suport județene se vor posta pe pagina de internet dedicată <i>Proiectului de strategie</i>, la rubrica aferentă județului din care fac parte;</li> <li>- În termen de 60 zile de la data constituirii grupului de lucru național, acesta va elabora și redacta un <i>Proiect de strategie</i> având în vedere și strategia județeană sau locală comunicată de fiecare grup de lucru suport județean, cu respectarea prevederilor de la lit. g), care va fi comunicată miniștrilor de resort;</li> <li>- În termen de 3 zile de la primirea Proiectului de strategie, <i>Proiectul de hotărâre de Guvern pentru aprobarea Strategiei naționale în domeniul agriculturii, transporturilor și industriei alimentare</i>, întocmit în temeiul art. 25 lit. e) din OG nr. 57/2019, va fi pus în consultare publică conform art. 7 din Legea nr. 52/2003, pentru 15 zile, perioadă în care pot fi transmise, în scris, propunerile, sugestiile sau opiniile cu privire la <i>Proiectul de H.G.</i> și strategia aferentă;</li> <li>- În cazul în care se primește în scris o cerere de organizare a unei întâlniri în care să se dezbată public <i>Proiectul de hotărâre de Guvern pentru aprobarea Strategiei naționale în domeniul agriculturii, transporturilor și industriei alimentare</i>, conform art. 7 alin. (9) din Legea nr. 52/2003, în termen de 5 zile de la expirarea termenului de 15 zile în care proiectul de HG este pus în consultare publică, se va organiza dezbateră publică, cu participare fizică și on-line, dezbateră în cadrul căreia pot participa și membrii grupului de lucru național și ai grupurilor de lucru suport pentru</li> </ul>
--	---

	<p>a putea da lămuriri, răspunde la întrebări și analiza propunerile, sugestiile sau opiniile transmise în scris și cele ridicate în cadrul dezbaterii publice și a răspunde la acestea;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- În termen de maxim 7 zile de la finalizarea dezbaterii publice se va supune spre aprobare Guvernului <i>Proiectul de hotărâre de Guvern pentru aprobarea Strategiei naționale în domeniul agriculturii, transporturilor și industriei alimentare.</i></li> </ul>
2.	<p><b>Diminuarea RCA la 5.000 de lei la B0 la MMTA 40 tone fără implicații BAAR și introducerea în polița RCA a tractărilor și asistența națională / internațională.</b></p> <p><b>Observație:</b> Prin Decizia ASF din 19 ianuarie 2024 s-a hotărât: ”Aprobarea solicitării BAAR de avizare a Amendamentului nr. 1 la „<i>Politicile și procedurile BAAR pentru gestionarea asigurărilor RCA aplicabile asiguratului cu risc ridicat</i>”. ASF a aprobat <b>noua formulă de calcul a primei recomandate pentru categoria asiguraților cu risc ridicat, persoane fizice și juridice, care dețin autovehicule de transport cu o <u>masă maximă autorizată mai MARE de 16 tone.</u></b> Prin utilizarea de către BAAR a acestei noi formule, <b>valoarea maximă a primei recomandate nu va depăși <u>9.000 de lei la clasa B0.</u></b> Noua formulă de calcul va fi aplicată în termen de două zile lucrătoare de la acordarea avizului de către ASF, <b><u>pe perioada în care se află în vigoare prevederile HG nr. 1326/2023,</u></b> cu modificările și completările ulterioare”</p> <p><b>Impactul acestei reglementari: se reduc costurile cu RCA <u>numai transportatorilor care trebuie să încheie polițe de asigurare pe perioada în care se află în vigoare HG nr. 1326/2023, adică până la 31.03.2024 și numai pentru autovehiculele cu o masă maximă autorizată mai mare de 16 tone.</u></b></p> <p><b>Decizia ASF din 19.01.2023 nu are impact pe termen lung, nu rezolvă problemele transportatorilor, fiind aplicabilă numai unei părți nesemnificativă dintre aceștia (cei care trebuie să încheie RCA-uri până la 31.03.2024).</b></p> <p><b>Trebuie analizate comparativ costurile cu RCA în cele 5 țări vecine cu Ucraina, țări recunoscute a fi afectate de măsurile adoptate de către Uniunea Europeană pentru ajutoare acordate Ucrainei (România, Polonia, Ungaria, Bulgaria, Slovacia), în vederea combaterii concurenței nelocale.</b></p> <p><b>În celelalte 4 țări transportatorii au costuri cu RCA-ul mult sub cele practicate în România, precum și alte facilități fiscale acordate de guvernele lor (de ex: motorină subvenționată de stat, proiecte și fonduri guvernamentale nerambursabile pentru achiziționare de cap tractoare și semiremorci, etc). Transportatorii din aceste state efectuează încărcări și descărcări succesive pe teritoriul României (operațiuni de cabotaj) prețurile pe care le practică fiind sub costurile transportatorilor români.</b></p> <p><b>De ex:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- În România, în urma aplicării noii decizii a ASF cu valoarea maximă a primei recomandate nu va depăși 9.000 de lei la clasa B0, valoarea unei polițe RCA ar fi de circa 12.240 lei (9.000 x 1,36);</li> <li>- În Polonia media RCA + Casco este de circa 9.000 lei (care include și facilități suplimentare: tractare națională și internațională).</li> </ul> <p><b>Drept urmare, Decizia SFF din 19.01.2024 a soluționat numai parțial și pentru o perioadă scurtă</b></p>

	<p>revendicarea noastră.</p> <p><b>Nu au fost adoptate norme care să aibă impact asupra autovehiculelor cu o masă maximă autorizată <u>mai mică de 16 tone</u>, autovehicule care reprezintă o pondere semnificativă din numărul de autovehicule destinate transporturilor.</b></p> <p><b>Solicităm adoptarea de măsuri care să conducă la diminuarea asigurărilor RCA cascadat în tonaj mai mic.</b></p>
<p><b>3.</b></p>	<p><b><i>Eliminarea obligativității RCA pentru semiremorci</i></b></p> <p><b>Argumente:</b> în legislația actuală se prevede obligativitatea încheierii de polițe RCA: una pentru cap tractor și una pentru semiremorcă.</p> <p>Însă, în cazul unui accident, dosarul de daună se deschide pe RCA-ul aferent capului tractor la care este atașată semiremorca, nu pe RCA-ul aferent semiremorcii. Numai în situații excepționale (foarte rare) în care dauna este cauzată de semiremorca care nu este atașată capului tractor se deschide dosarul de dauna pe RCA-ul semiremorcii.</p> <p>În aceste condiții, nu se justifică existența normelor privind obligativitatea încheierii de polițe RCA pentru semiremorci.</p>
<p><b>4.</b></p>	<p><b>Adoptarea unei legislații care să reglementeze un tarif minim de referință în domeniul transporturilor pentru eliminarea concurenței neloiale în transporturi și care să sancționeze prestarea unui serviciu de transport pe teritoriul României la un tarif sub costurile transportatorilor români.</b></p> <p><b>Argumente:</b></p> <p>Pe piața transporturilor de mărfuri din România, transportatori din alte state ale UE care au costuri mai mici decât transportatorii români (ca urmare a subvențiilor și facilităților acordate de statul lor), precum și transportatorii din Ucraina, iau comenzi pe teritoriul României (creându-și conturi pe Bursa de transport) oferind prețuri mult sub cele practicate de transportatorii români (de exemplu, 2,5 lei/km față de 7 lei/km cât oferă transportatorii români), încălcând normele europene privind cabotajul.</p> <p>S-a ajuns astfel la situația în care piața românească a transporturilor să fie invadată de astfel de transportatori care fac o concurență neloială transportatorilor români.</p> <p>Mai mult, asemenea transportatori nu achită rovinetă în România, circulă pe teritoriul României fără: RCA, asigurări CMR și chiar licență de transport valabile. Organele abilitate nu efectuează în mod real un control al acestor transportatori care desfășoară activitate de transport pe teritoriul României.</p> <p>Totodată, nu au existat controale reale pentru a se verifica dacă normele europene privind cabotajul sunt respectate de transportatorii care desfășoară activitate pe teritoriul României.</p> <p>În alte state ale Uniunii Europene (ca de ex.: Spania, Ungaria) este reglementat un tarif minim de referință la nivel național.</p> <p>De exemplu, în Ungaria, la data de 28 ianuarie 2024 intră în vigoare O.G. 686/29.12.2023 care modifică OG nr. 120/2016 privind contractele de transport marfă. Printre normele conținute de această lege se regăsesc:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- reglementarea unui tarif minim de referință calculat la nivelul costurilor cu taxele de drum și motorina care trebuie plătite pentru acel serviciu;</li> <li>- obligația plății de către client a timpilor de așteptare a camioanelor la încărcare/descărcare care</li> </ul>

	<p>depășesc 2 ore;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- obligația plății de către client a serviciului prestat de șofer de încărcare/descărcare a mărfii în/din camion sau interzicerea acestui serviciu;</li> <li>- obligativitatea caselor de expediție de a prezenta la licențiere o asigurare de risc financiar sau orice altă formă de garanție bancară în limita căreia pot încheia tranzacția.</li> </ul>
5.	<p><b>Reglementarea pieței transporturilor privitoare la casele de expediții pentru eliminarea practicilor nelegale din prezent prin care transportatorilor contractați prin intermediul acestora le sunt achitate de către casele de expediții serviciile prestate după o perioadă foarte lungă de timp sau nu mai ajung să le fie achitate serviciile, deoarece activitatea caselor de expediții încetează, iar asociații acestora își deschid o altă casă de expediții.</b></p> <p><b>Argumente:</b> Piața transporturilor din România este invadată cu transportatori din alte state UE și Non-UE care practică prețuri cu mult sub costurile reale ale unui transportator român, fiind o ofertă mare de servicii de transport raportat la cererea de pe teritoriul României, iar casele de expediții profită de această situație contractând majoritatea serviciilor de pe piața transporturilor pe care le subcontractează transportatorilor mici și medii.</p> <p>Însă, casele de expediții impun un termen de plată pentru serviciile de transport prestate de subcontractori foarte lung, existând decalaje majore între termenul de încasare al casei de expediție și termenul de plată al acesteia către transportatorului care efectuează în concret cursa. Această situație conduce la decapitalizarea transportatorilor mici și medii, aceștia neîncasând în termen util contravaloarea serviciilor de transport prestate pentru a putea să susțină noi curse sau intră în faliment, inclusiv ca urmare a faptului că unele case de expediție nu mai plătesc niciodată transportatorii, încetându-și în fapt activitatea.</p> <p>În alte state, ca de ex, în Franța, pentru a se elimina astfel de practici, în legislație s-a prevăzut ca expeditorul bunurilor transportate să răspundă până la suma prețului de transport în cazul în care casa de expediție intră în faliment sau nu plătește transportatorul, ceea ce responsabilizează clientul caselor de expediție.</p>
6.	<p><b>Eliminarea din legislație a răspunderii transportatorului pentru depășirea greutății maxime autorizate admise per autovehiculul care se află în cursă, transportând bunurile expeditorului, răspunderea revenind expeditorului.</b></p> <p><b>Argumente:</b></p> <p>Nu există posibilitatea ca transportatorul să cântărească la încărcare marfa pe care clientul (expeditorul) o încarcă în autovehicul.</p> <p>În schimb, expeditorul cunoaște care este cantitatea pe care o expediază.</p> <p>Drept urmare, dacă expeditorul încarcă într-un autovehicul o cantitate diferită decât cea prevăzută în comandă și în actele de expediție, atunci să răspundă și să suporte amenzile care se aplică pentru depășirea greutății, conform legislației în vigoare.</p>
7.	<p><b>Echivalarea permiselor de conducere categoria B cu TR și a categoriei B1 cu TR1, indiferent de masa maximă autorizată a utilajului agricol.</b></p> <p><b>Observație:</b></p> <p><b>Prin OUG nr. 1/ 18.01.2024: a fost echivalată numai categoria <u>B cu Tr1, nu cu TR.</u></b></p> <p><b>Tr1 a fost introdusă în legislație de la 18 ani, nu de la 16 ani.</b></p> <p><b>B1 nu este echivalat cu Tr1 (care s-a introdus în legislație de la 18 ani, nu 16 ani cum s-a</b></p>

	<p>solicitat).</p> <p><b>Practic, s-a introdus in legislație Tr1, dar nu este nicio diferență între Tr și Tr1 (ambele fiind de la 18 ani).</b></p> <p>Scopul introducerii categoriei de permis Tr1 de la 16 ani a fost acela de a atrage tineri în agricultură, iar aceștia să rămână să lucreze în agricultură pentru a avea șoferi specializați.</p> <p>Drept urmare, prin OUG nr. 1/18.01.2024, revendicarea noastră a fost soluționată parțial.</p>
8.	<p><b>Reintroducerea toleranțelor la depășirile de greutate/gabarit la vechea lege, așa cum prevăd și normele europene și normele privind evitarea dublei taxări.</b></p> <p><b>Observație:</b></p> <p><b>Prin OG nr. 4 din 18.01.2024</b> a fost soluționată parțial revendicarea noastră, însă sunt nenumărate erori în conținutul acestei OG. Astfel, <b>sunt erori la art. 1 pct. 5 (care modifică art. 61 alin 1 lit. b din OG nr. 43/1997) sancțiunile referitoare la depășire: masă totală, lungime, lățime, înălțime - conțin atât normele privind contravenția minoră din forma anterioară a legii, cât și noile prevederi care conțin depășirea admisă care nu se consideră contravenție.</b></p> <p><b>Drept urmare, este necesar să fie îndreptate erorile de tehnică legislativă, printr-un act normativ cu putere de lege (fie se adoptă o nouă OUG pentru rectificarea erorilor, fie în procedura de aprobare în Parlament a OG nr. 4/2024 se remediază erorile, în procedură de urgență).</b></p> <p><b>Nu s-a prevăzut exceptarea de la sancțiune a depășirii pe masă totală cu până la 10% a transportului cerealelor din câmp și până la locul de depozitare, în limita a 70 km (prevedere care exista în legislația mai veche)</b></p>
9.	<p><b>Acordarea unui ajutor de minimis pentru înnoirea parcului auto al transportatorilor români</b></p> <p><b>Argumente:</b></p> <p>Parcul auto al transportatorilor români este învechit, circa 80% fiind format din autovehicule care au o vechime mare, fiind uzate fizic și moral, ceea ce crește costul transportatorilor români ca urmare a unor costuri ridicate cu întreținerea și reparațiile autovehiculelor.</p> <p>Reînnoirea parcului auto al transportatorilor români ar avea efect benefic atât asupra prețului transportului, cât și asupra reducerii valorii daunelor provocate din accidente rutiere și reducerii poluării.</p> <p>Chiar UE prin Regulamentul nr. 2031/2023 din 13 dec 2023 a majorat ajutorul de stat pentru sectorul transporturilor rutiere de la 100.000 la 300.000 euro.</p>
10.	<p><b>Modificarea legislației în domeniul RCA astfel încât:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- emiterea polițelor RCA cu clasa de bonus aferentă, iar în cazul evenimentului la deschiderea dosarului de daună să fie declassat șoferul, nu proprietarul autovehiculului (în cazul în care șoferul este altul decât proprietarul);</li> <li>- stabilirea primei de asigurare RCA pornind de la B8, nu de la B0, iar în cazul persoanelor juridice, stabilirea primei de asigurare să pornească de la media aritmetică a bonusurilor aferent întregului parc auto pe care îl dețin;</li> <li>- Revizuirea modalității de stabilire a tarifului de prima RCA pentru contractele încheiate pe perioade mai mici de 12 luni;</li> </ul>



	<p>- Nivelul bonus-malus sa depindă de valoarea pagubei, nu de numărul incidentelor, etc</p>
11.	<p><b>Modificarea legislației în vigoare pentru fluidizarea traficului de camioane în punctele de trecere a frontierelor de stat ale României prin:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- scurtarea timpilor de trecere a frontierei, prin modificarea OG nr. 43/1997 și respectarea Regulamentului European 1100/2008 privind controalele în vămi (care prevede eliminarea controalelor maselor și dimensiunilor din punctele de trecere a frontierelor pentru a fluidiza traficul prin frontiere);</li> <li>- <b>Mutarea</b> controalelor rovinietei, cântarelor și al măsurării gabaritului pe teritoriul național <b>la cel puțin 15 km de punctul de trecere a frontierelor, respectând astfel și Regulamentul European 1100/2008 privind controalele în vămi</b> (care prevede eliminarea controalelor maselor și dimensiunilor din punctele de trecere a frontierelor pentru a fluidiza traficul prin frontiere);</li> <li>- crearea de culoare în punctele de trecere a frontierei pentru camioane UE, Non-UE și pentru tranzit liber (fără încărcătură), fără prioritizarea camioanelor non-UE;</li> <li>- suplimentarea personalului în vamă pentru a fi deschise toate porțile de intrare-ieșire;</li> <li>- Reintroducerea obligației verificării metrologice mai dese a cântarelor ISCTR /CNAIR sau oferirea posibilității re-cântării în cazul unei suspiciuni de defecțiune/influențare a cantarului.</li> </ul> <p><b>Observație:</b> cu toate că au fost comunicate revendicări în acest sens autorităților, tocmai pentru a fluidiza traficul în vămi, acestea în loc să adopte măsuri pentru fluidizarea traficului, <b>prin OG nr. 4 din 18.01.2024</b> s-a prevăzut ca efectuarea ”controlului vehiculelor rutiere privind respectarea maselor maxime admise, totale și pe axe, cu sisteme automate de cântărire și a dimensiunilor maxime admise” <b>să se facă în punctele de trecere a frontierei.</b></p> <p>În punctele de trecere a frontierei de stat a României nu au fost create benzi separatoare pentru camioane UE, Non-UE și tranzit liber pentru camioanele fără încărcătură, iar pe de altă parte, în unele vămi nu sunt deschise toate porțile de intrare-ieșire și operațiunile de verificare a rovinietei, cântării și măsurării gabaritului se fac chiar în punctul de trecere a frontierei.</p> <p>Toate acestea, au condus la creșterea timpilor de stat în vamă și cu peste 300-400%, ajungându-se să se stea în vamă și mai mult de 2 zile (chiar 3 – 4 zile), șoferii neavând dușuri, toalete, magazine de la care să își poată cumpăra alimente și apă în această perioadă în care sunt obligați să stea în camion.</p> <p>Modificarea legislației în sensul celor solicitate ar permite fluidizarea traficului din punctele de trecere a frontiere, mai ales ca urmare a faptului că operațiunile de cântările s-ar efectua la cel puțin 15 km de punctul de trecere al frontierei, ceea ce ar ajuta și la eliminarea eventualelor acte de corupție din vamă și introducerea în țară de mărfuri nedeclarate.</p>
12.	<p><b>Intensificarea controalelor camioanelor ucrainene pe teritoriul României, atât de către Poliția Română pentru a verifica conducătorii auto și înregistrările tahograf, cât și de ISCTR și RAR cu laboratoare mobile, în vederea evaluării stării tehnice a acestor autovehicule, precum și a respectării prevederilor legale românești privitoare la marfă</b></p> <p><b>Argumente:</b></p> <p>”Tranzitul” cerealelor ucrainene pe teritoriul României a generat un impact negativ asupra economiei și infrastructurii românești, precum și asupra producătorilor și prețurilor produselor românești și asupra siguranței circulației în trafic.</p> <p>Conducătorii auto ai camioanelor ucrainene au atitudine agresiva în trafic și nu respectă timpii</p>

	<p>legali de conducere. Cu toate acestea nu se efectuează controale în trafic a acestora, ceea ce pune în pericol circulația rutieră.</p> <p>Ca urmare a faptului că nu se efectuează controale și nu sunt cântărite camioanele ucrainene la intrarea în România, infrastructura rutieră a României, respectiv drumurile publice, au fost distruse pe culoarele pe care acestea circulă, deoarece încărcătura depășește cu mult tonajul admis, iar România este obligată să suporte din propriul buget național costurile cu reparația acestor drumuri.</p> <p>De ex, legislația prevede o încărcătură maximă admisă de 22-24 to/camion, iar masa totală nu trebuie să depășească 40 to. Nefiind supuse cântăririi, camioanele ucrainene intra în România cu o încărcătură de cca 55 to/camion, respectiv cu 15 to mai mult decât limita maximă admisă.</p> <p>Până la ieșirea din România, în timpul ”tranzitului” prin România, surplusul de cereale, circa 15 to, rămâne în România, camioanele ucrainene având la ieșirea din țară masa totală admisă legal de 40 to.</p> <p>Ca urmare a neefectuării controalelor de către autoritățile abilitate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- infrastructura terestră a României (drumurile pe care le tranzitează camioanele ucrainene cu tonaj depășit) este deteriorată;</li> <li>- piața românească este invadată de cereale ucrainene, afectând astfel agricultorii români, etc.</li> </ul> <p>Pe de altă parte, șoferii camioanelor ucrainene care tranzitează România fac concurență neloială transportatorilor români, deoarece iau comenzi pe teritoriul României la prețuri cu mult sub costul transportatorilor români și nu achită nicio taxă în România.</p> <p>Din aceste motive este necesar ca toate autoritățile implicate să respecte legislația în vigoare a României și să efectueze verificări și controale reale asupra tuturor camioanelor care intră din Ucraina pe teritoriul României.</p>
13.	<p><b>Adoptarea unei legislații pentru reglementarea și rezolvarea problemelor de acces în portul Constanța generate de numărul mare al camioanelor UE și non-UE, inclusiv ucrainene care intră zilnic în Port, legislație prin care:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Să fie eliminată practica nelegală prin care autoritățile din portul Constanța permit selectiv accesul în port numai în urma achitării unei taxe de acces stabilite în mod aleator și discriminatoriu pentru transportatori, influențând astfel și piața transporturilor din România;</li> <li>- Taxele pentru licențiere în portul Constanța al transportatorilor să fie fragmentate, nu numai licență anuală, ci și licențe pe diverse perioade (1 zi, 1 săptămână, 1 lună, 3 luni, 6 luni, 1 an);</li> <li>- Taxele de acces în terminale, dacă este necesară introducerea lor, să fie suportate de către expeditorul mărfii/container și nu de către transportator;</li> <li>- Crearea de condiții decente pentru șoferi în terminalele de containere Socep si CSCT: înființarea de parcări decente in port, parcări dotate cu toaile și dușuri pe traseul unde rămân pe loc camioanele, crearea mai multor pinuri;</li> <li>- reglementarea transportului containerizat și oprirea abuzului liniilor de shipping (care îngredesc libertatea preluării containerelor pe auto propriu, restricție introdusă de anumite linii maritime).</li> </ul> <p><b>Argumente:</b></p> <p>S-au creat niște practici nelegale prin care cei din port selectează în realitate transportatorii, existând imixtiuni pe piața transporturilor din Romania care conduc la concurența neloială.</p> <p>Înțelegem necesitatea taxelor instituite de portul Constanța pentru ca acesta să poată să susțină</p>

	<p>cheltuielile de funcționare, însă aceste taxe nu trebuie puse în cărca transportatorilor care le recuperează cu întârziere de la expeditori, ci ele trebuie suportate direct de către expeditor.</p> <p>Pe lângă taxa de obținere a licenței de intrare în Port, transportatorii sunt obligați să achite următoarele taxe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- taxa de acces în terminalul CSCT de 10 euro//camion/intrare în terminal;</li> <li>- taxa M/H în valoare de 50/100 euro/container care este percepută de liniile maritime pentru fiecare container în parte pentru transportul mărfurilor de la descărcarea de pe navă și până la clientul final.</li> </ul> <p>Or, aceste taxe trebuie suportate în mod direct de către beneficiarul transportului.</p> <p>În privința condițiilor cu care se confruntă șoferii în portul Constanța: la terminalul Socep șoferii pot sta și până la 4-5 ore în frig la ghișeu pentru a face actele să intre în terminal, la CSCT programarea pin pentru a putea intra în terminal poate dura în unele cazuri până la 48 h, formându-se cozi vara de câte 200-300 camioane doar la cereale, perioadă în care șoferii nu au unde să meargă la toaletă, pe traseul pe care rămân pe loc camioanele.</p>
<p><b>14.</b></p>	<p><b>Acordarea tuturor subvențiilor APIA aferente anului în curs până la finalul lunii Decembrie a anului în curs, inclusiv pentru fermierii aflați în eșantionul de control clasic și prin teledetectie, precum și accelerarea proceselor pentru compensările financiare asociate celorlalte scheme de plata directă (eco-scheme, măsuri de agro-mediu etc.).</b></p> <p><b>Argument:</b> anul agricol diferă de anul fiscal, calendaristic, iar plata subvențiilor după închiderea anului fiscal, în condițiile în care cheltuielile aferente activității culturilor se fac la sfârșitul anului fiscal anterior sau la începutul anului fiscal în curs afectează capitalul de lucru și fluxurile de numerar ale fermierilor, cu impact direct asupra posibilității de plată a datoriilor scadente (inclusiv a impozitelor și taxelor datorate către bugetul de stat).</p> <p>Nu există predictibilitate cu privire la plata subvențiilor de către stat.</p> <p>Exemplu: solicităm plata efectivă a tuturor subvențiilor pentru anul agricol 2023-2024 până la 31.12.2024.</p>
<p><b>15.</b></p>	<p><b>Continuarea programelor AGRO IMM INVEST și RURAL INVEST, fără plafonarea valorii totale a acestor programe garantate de către Statul Român în cadrul creditării cu garanție FGCR, precum și extinderea bazei de creditare a fermierilor cu risc bancar B și C, demers realizat în colaborare cu BNR și instituțiile bancare, cât și relaxarea condițiilor bancare, regândirea sintagmei "rău platnic".</b></p> <p><b>Argument:</b></p> <p>Riscul de default pentru acest tip de credit este foarte mic în cadrul acestei categorii de agricultori.</p> <p>Pentru dezvoltarea agriculturii românești este necesar să se permită accesul unui număr cât mai mare de agricultori la acest tip de credit garantat de stat.</p>
<p><b>16.</b></p>	<p><b>Modificarea Legii nr. 17/2014, astfel încât drept de preemțiune la achiziția terenurilor agricole să aibă persoanele juridice cu capital integral românesc, înaintea celor cu capital străin total sau parțial.</b></p> <p><b>Argument:</b> încurajarea investițiilor în domeniul agricol de către persoanele juridice cu capital</p>

	<p>integral românesc și <b>stoparea cumpărării terenurilor agricole de către fonduri de investiții sau cetățeni străini prin intermediul societăților pe care le înființează în România.</b></p>
17.	<p><b>Reglementarea comerțului în piețe prin prioritizarea comerțului local, eliminarea falșilor producători.</b></p> <p><b>Adoptarea unei legislații prin care Autoritățile Publice Locale să aibă o evidență cu toți producătorii locali, tipul de produse pe care îl cultivă, precum și suprafața cultivată, evidență care să fie publică și să poată să fie accesată de orice cetățean și instituție publică pentru a verifica dacă afirmațiile comerciantul din piață care se declară producător român sunt reale.</b></p> <p>Intensificarea controalelor celor prezenți pe piețele din România care vând legume și fructe pe care țara noastră nu le produce, ele fiind achiziționate și revândute fără bon fiscal (ex: citrice, banane, portocale, lămâi, kiwi, avocado, etc.)</p> <p><b>Argument:</b> pentru eliminarea evaziunii fiscale generată de comercializarea legumelor și fructelor din import.</p>
18.	<p><b>Simplificarea acordării ajutoarelor din agricultură prin debirocratizare modului de depunere a cererilor unice.</b></p> <p>Transmiterea în format electronic a Adeverinței de la primărie direct în sistemul APIA, la solicitarea beneficiarului.</p>
19.	<p><b>Relansarea producției de fertilizanți pe piața internă, reglementarea acestei piețe și acordarea de facilități producătorilor din partea statului român</b></p> <p><b>Argument:</b></p> <p>Producția națională de fertilizanți (pesticide - erbicide, îngrășăminte foliare (lichide), insecticide, raticide.) este instabilă.</p> <p>Este necesar ca Statul Român să găsească soluții pentru relansarea producției de fertilizanți în România, investiții în cercetare și reglementarea pieței.</p>
20.	<p><b>Obligativitatea încheierii unui RCA de către agricultori numai pentru perioada de folosință a utilajelor agricole</b></p> <p><b>Argument:</b> având în vedere că activitatea agricolă este sezonieră, nu se justifică obligativitatea încheierii unei polițe RCA pentru perioada extra -sezon.</p>
21.	<p><b>Renunțarea la adoptarea unei legi a arendei prin care să se impună o durată minimă a contractului de arendă.</b></p> <p><b>Dreptul la proprietate privată este un drept fundamental al cetățenilor României și nu există nicio justificare reală pentru restrângerea unui dezmembrământ al dreptului de proprietate (dreptul de dispoziție) prin impunerea unei durate minime a contractului de arendă, în condițiile în care contractul de arendă este deja reglementat în Codul civil.</b></p> <p><b>Justificare:</b></p>

	<p>Dreptul de proprietate este un drept fundamental, iar contractul de arendă trebuie negociat în mod liber între proprietar și arendaș, sub toate elementele sale esențiale, inclusiv durata acestuia, pentru ca dreptul de proprietate să poată fi exercitat în mod neîngrădit.</p> <p>Impunerea prin lege a unei durate minime a contractului de arendă restrânge dreptul de proprietate privată și poate avea impact negativ asupra agriculturii românești, ca urmare a faptului că poate determina cetățenii români proprietari de terenuri să nu mai dorească să încheie contracte de arendă, nefiind dispuși să cedeze dreptul de folosință asupra terenurilor un număr minim de ani impus prin lege.</p>
22.	<p><b>Crearea cadrului legal pentru negocierea contractelor pe piața cerealelor, care să permită și acordarea de bonificații pentru indicii calitativi de umiditate și de corpuri străine față de stas la cereale, pentru a elimina fenomenul actual prin care multinaționalele care cumpără cereale impun prețul și condițiile contractuale, neexistând în realitate o negociere a contractelor comerciale dintre fermieri și traderi.</b></p>
23.	<p><b>Adoptarea, în procedura de urgență, în parlament, dar cu respectarea procedurii legislative privind termenelor de depunere a amendamentelor și dezbaterile în comisii, a ”legii ursului”.</b></p> <p><b>Argumente:</b></p> <p>Numărul populației de urși a crescut exponențial, existând zone în care numărul acestora este și de 10 ori mai mare decât prevede legea.</p> <p>Motiv pentru care, din cauza lipsei hranei, aceștia coboară în zonele populate, atacând atât oamenii, cât și animalele domestice (oi, vaci, porci), săptămânal.</p>
24.	<p><b>Modificarea Legii nr. 407/2006 și a legislației infralegale pentru a fi despăgubit fermierul cu contravaloarea daunelor totale produse de animalele sălbatice (mistreți, viezuri ,etc) și pentru existența unei proceduri clare de punere în aplicare a acestei legi.</b></p> <p><b>Argument:</b> fermierii români sunt afectați de pagubele pe care le generează animalele sălbatice (mistreți, viezuri, etc), iar legislația actuală are sincope procedurale și aplicarea ei rezolvă un procent foarte redus din daune.</p>
25.	<p><b>Modificarea definiției ”fermierului activ” din legislația în vigoare, astfel încât acesta să determine declararea producției reale de cereale și plata impozitelor la nivelul producției efectiv realizate.</b></p> <p><b>Argument:</b></p> <p>Există numeroși proprietari de terenuri care se încadrează în definiția actuală a ”fermierului activ” și care beneficiază de subvenții, însă terenul proprietatea acestora nu este cultivat de către aceștia, ci de alte persoane, fără să fie încheiate contracte de arendă.</p> <p>Pentru aceste terenuri, producția declarată și impozitată este mult sub producția reală realizată, diferența intrând în ”economia subterană” și nu este fiscalizată, fiind astfel afectată și piața cerealelor.</p>
26.	<p><b>Modificarea mecanismului fiscal privind TVA-ul, astfel încât TVA-ul să reprezinte cu adevărat o taxă pe valoare adăugată pe bunurile și serviciile nou create, adică să fie</b></p>

	<p><b>perceput o singura dată, la prima tranzacție, pentru combaterea evaziunii fiscale. Trebuie simplificată legislația fiscală și mecanismul fiscal de încasare a TVA de către bugetul de stat.</b></p> <p><b>Argumente:</b></p> <p>Taxa percepută de stat pe toate bunurile și serviciile, denumită taxă pe valoare adăugată, trebuie să reprezinte într-adevăr un impozit pe bunurile și serviciile nou "create".</p> <p>Mecanismul actual de instituire și percepere a TVA-ului presupune adăugări repetate de TVA, la fiecare vânzare succesivă, ceea ce permite inventarea a diverse scheme de fraudare a bugetului de stat în privința TVA.</p> <p>Sub pretextul eliminării evaziunii fiscale, au fost impuse constrângeri și obligații de întocmire și depunere a numeroase declarații fiscale care s-au dovedit a fi ineficiente în combaterea evaziunii fiscale.</p> <p>Legislația care se adoptă în privința îndatoririlor fundamentale ale cetățenilor de a contribui financiar la crearea bugetului de stat trebuie să fie o legislație suplă, clară, ușor de aplicat, astfel încât să își atingă scopul constituțional.</p> <p>Cu toate acestea, în mod constant legislația adoptată în scopul mai bune colectări de TVA a introdus noi și noi obligații pentru cetățeni, noi și noi declarații fiscale, impactul fiind contrar scopului declarat prin legile care s-au adoptat și conduce la restrângerea drepturilor și libertăților fundamentale.</p> <p>S-a ajuns în situația "sufocării" contribuabilului cu nenumărate situații și declarații pe care trebuie să le întocmească în domeniul TVA-ului, ceea ce generează și o creștere a costurilor suportate de contribuabil pentru respectarea legislației aferente, dar fenomenul evaziunii fiscale nu a fost combătut și nici nu s-a ajuns la o mai bună colectare a TVA-ului.</p> <p>În schimb, prin legislația adoptată în scopul declarat de a se combate evaziunea fiscală se restrâng din ce în ce mai mult drepturile și libertățile constituționale ale cetățenilor și contribuabililor.</p> <p>S-a ajuns în situația paradoxală ca, pentru respectarea îndatoririlor de a contribui la crearea bugetului de stat din care statul să poată să suporte cheltuielile pentru garantarea drepturilor și libertăților fundamentale, cetățenii să își piardă din ce în ce mai mult din drepturile și libertățile fundamentale.</p> <p>S-a ajuns în situația ca cetățenii să fie obligați legislativ să plătească pentru a le fi restrânse drepturile și libertățile, nu pentru a le fi garantate drepturile și libertățile conform prevederilor constituționale.</p>
27.	<p><b>Abrogarea întregii legislații adoptată sub pretextul combaterii evaziunii fiscale, regândirea și introducerea unui nou mecanism fiscal privind TVA-ul:</b></p> <p><b>1. Abrogarea întregii legislații privind:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>e-factura</b>, respectiv abrogarea OUG nr. 120/2021 și a legislației aferente e-factura;</li> <li>- <b>e-transport</b>, respectiv abrogarea OUG nr. 41/2022 și a legislației aferente e-transport;</li> </ul>

	<p>- <b>e-Sigiliu</b>, respectiv abrogarea art. LVII din Legea nr. 296/2023 și a legislației aferente;</p> <p>- <b>e-SAF-T</b>, respectiv abrogarea art. 59<sup>1</sup> din Legea nr. 207/2015 și a legislației aferente e-SAF-T.</p> <p><b>2. Abrogarea:</b></p> <p>a) OUG nr. 109/2023 prin care s-a creat Hub-ul financiar care urmează să conțină toate datele financiare, fiscale, vamale și ” alte componente de sisteme informatice administrate de alte entități publice”;</p> <p>b) OUG nr. 116/2023 prin care s-a creat sistemul informatic de interes strategic național (S.I.I.S.N) format din modulele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- e-Factura;</li> <li>- e-Case de marcat electronice;</li> <li>- e-Sigiliu;</li> <li>- e-Transport;</li> <li>- e-TVA;</li> <li>- alte module,</li> </ul> <p>module care urmează să fie componente ale Hub-ului financiar în momentul în care acesta va deveni operațional.</p> <p>Practic, prin aceste OUG-uri s-a legiferat transformarea în digital a tuturor datelor și informațiilor financiare, fiscale, vamale și orice alte date electronice ale persoanelor fizice și juridice de pe teritoriul României.</p> <p><u>Prin aceste OUG-uri s-a creat o vulnerabilitate asupra securității naționale a României, deoarece orice breșă de securitate va permite accesul la tot ceea ce înseamnă economia României, secretul comercial și orice informații și date personale despre toți cetățenii și persoanele juridice din România.</u></p> <p><u>Aceste OUG -uri pun în pericol însăși existența Statului Român.</u></p>
28.	<p><b>Abrogarea capitolului I din Legea nr. 70/2015 care reglementează interzicerea operațiunilor de încasări și plăți cu numerar pe teritoriul României și prevede numai plafoanele în limita cărora se permit operațiunile în numerar.</b></p> <p><b>Argumente:</b></p> <p>Motivul invocat pentru interzicerea operațiunilor cu numerar a fost acela de a combate evaziunea fiscală. Cu toate că această interzicere a operațiunilor cu numerar pe teritoriul României și permiterea lor numai ca excepție, în limita unor plafoane, este în vigoare din anul 2015, evaziunea fiscală nu s-a redus, din contră ea a crescut. Drept urmare, această măsură nu și-a dovedit eficiența în combaterea evaziunii fiscale, neavând niciun impact în acest sens. Drept urmare, nu se mai justifică menținerea acestei interdicții pe teritoriul României.</p> <p>Ca urmare a specificului activității, agricultorii și transportatorii români au nevoie să efectueze operațiuni de încasări și plăți în numerar, fără limită de plafon, mai ales în zonele rurale unde sediul unei agenții bancare sau un ATM se află la zeci de kilometri.</p>
29.	<p><b>Posibilitatea recuperării unui procent de 70% din acciza totală la combustibil pentru firmele care dețin licență de transport mărfuri, direct de la pompă.</b></p>

	<p><b>Argumente:</b></p> <p>Infrastructura rutieră din România nu ajută transportatorii români să depășească media de 7000 km/lună, în condițiile în care media europeană este de 12.000 km/lună, aspect care are un impact financiar negativ asupra acestora.</p> <p>Din acest motiv, de multe ori transportatorii romani aleg sa alimenteze în Ungaria datorită beneficiilor recuperării accizei și a TVA.</p> <p>Asta înseamnă că dacă România ar oferi posibilitatea de a recupera o parte din acciză, transportatorii romani internaționali ar alimenta doar în România și ar crește cantitatea de motorină alimentată în România și, implicit, veniturile realizate aici, iar taxele plătite astfel compensează acciza rambursată transportatorilor.</p> <p>Toate firmele de transport rutier cu sediul social în UE pot solicita rambursarea accizei pe motorină plătită în țări precum Belgia, Franța, Ungaria, Italia, Croația, Slovenia și Spania, România neregăsindu-se printre acestea.</p>
30.	<p><b>Introducerea unei alocații de hrană pentru lucrătorii detașați din domeniul transporturilor, neimpozabilă, în valoare de 60 EUR/zi, care să se adauge la plafonul maxim de 87,5 EUR/zi în limita căruia se poate acorda indemnizația de detașare și mărirea plafonului neimpozabil de la 3 la 4 salarii de bază.</b></p> <p><b>Argumente:</b></p> <p>Această alocație de hrană este esențială pentru ca lucrătorii detașați din România (adică șoferii care sunt în cursă în alte țări) să poată să probeze plata remunerației minime existente în statul de detașare.</p> <p>De mai bine de doi Europa implementează un set de legi care nu mai permite camioanelor românești să lucreze continuu pe alte piețe internaționale, ci firmele trebuie să își aducă camioanele în țară pline sau goale după 2 luni de rulaje doar în Europa. Șoferii români care fac transport internațional trebuie plătiți cu salariile minime ale șoferilor din țările în care ajung să încarce sau să se descarce marfă.</p> <p>Având în vedere taxarea ridicată a muncii în România, firmele românești nu se pot menține competitive dacă plătesc salarii nete egale cu cele plătite în țări ca Belgia sau Olanda. Din aceste motive este necesară modificarea legislației fiscale pentru ca transportatorii români să poată acorda o alocație de hrană suplimentară de 60 de euro/zi/șofer, neimpozabilă.</p>
31.	<p><b>Introducerea acordării alocației de cazare pentru șoferii din domeniul transporturilor, neimpozabilă, de 265 lei/zi, care să fie decontată numai pe baza ordinului de deplasare, fără alte documente justificative suplimentare, la fel ca în cazul salariaților bugetari.</b></p> <p><b>Argument:</b></p> <p>Având în vedere reglementările cu privire la timpii de condus și de repaus din domeniul transporturilor (minim 9 ore de condus zilnic, în două reprize, și minim 11 ore de repaus zilnic, 45 ore repaus săptămânal), șoferii care pleacă în cursă, pentru a respecta timpii de odihnă, dorm în cabina camionului, la o rudă sau la un hotel. În aceste condiții, este necesar să se acorde o alocație de cazare șoferilor din domeniul transporturilor, iar documentul justificativ să fie numai ordinul de deplasare.</p>
32.	<p><b>Posibilitatea ajustării TVA-ului colectat aferent facturilor neîncasate de la o societate care intră în insolvență și achitat către bugetul de stat, pe baza hotărârii definitive de</b></p>



	<p><b>deschidere a procedurii de insolvență.</b></p> <p><b>Argument:</b> În cazul în care intră în insolvență o companie care nu și-a achitat toate facturile către transportator, dar transportatorul a plătit deja acest TVA către bugetul de stat, transportatorul să poată să deducă acest TVA cu care se înscrie la masa credală, pe baza hotărârii definitive de deschidere a procedurii de insolvență.</p> <p>Contribuabilii înregistrați în scopuri de TVA colectează TVA-ul în numele statului. TVA-ul colectat numai scriptic, pe factură, plătit la stat și neîncasat de la client, dacă clientul intră în insolvență, transportatorul să își poată recupera TVA-ul plătit la stat și neîncasat de la client încă de la data rămânerii definitive a hotărârii de deschidere a procedurii în insolvență.</p>
33.	<p><b>Acordarea de sprijin agricultorilor de către Statul Român, în cazul în care aceștia intră în insolvență, ca urmare a situației cu care s-au confruntat după începerea agresiunii Rusiei împotriva Ucrainei, generată de implementarea politicilor europene de sprijin a Ucrainei care au avut impact negativ asupra agricultorilor români, sprijin care să fie acordat inclusiv prin susținerea unor planuri de reorganizare a activității acestora și adoptarea de modificări legislative care să permită acestora accesarea subvențiilor și schemelor de ajutor acordate de stat, precum și a compensațiilor, în perioada dintre data deschiderii procedurii de insolvență și până la data trecerii la faliment, precum și introducerea derogări de la dispozițiile art. 69 din Legea nr. 85/2014, astfel încât să poată fi supuși procedurii reorganizării judiciare și agricultorii care au mai făcut obiectul unei astfel de proceduri în ultimii 5 ani.</b></p> <p><b>Argument:</b> Falimentul în lanț a multor agricultori români pune în pericol siguranța alimentară. În condițiile în care starea în care se găsesc aceștia în prezent se datorează în mare parte politicilor implementate de statul român, politici care au avut un impact negativ asupra agricultorilor, Statul Român trebuie să le ofere sprijin și protecție.</p>
34.	<p><b>Modificările fiscale introduse prin Legea nr. 296/2023 și OUG nr. 115/2023 vor avea un impact financiar negativ asupra agricultorilor, în condițiile în care oricum aceștia deja se confruntă cu probleme financiare, motiv pentru care solicităm:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- abrogarea normelor fiscale privind plata contribuției de sănătate de către PFA-uri și revenirea la prevederile anterioare intrării în vigoare a Legii nr. 296/2023;</li> <li>- abrogarea normelor fiscale privind plata CASS pentru veniturile din sectorul agricol și revenirea la normele fiscale prevăzute în Legea nr. 135/2022 prin care se asigura facilități fiscale și pentru agricultură până în decembrie 2028, cu condiția ca firmele să realizeze 80% venituri din agricultură;</li> <li>- abrogarea prevederilor fiscale privind recuperarea pierderii fiscale numai în proporție de 70% în următorii 5 ani și revenirea la prevederile anterioare potrivit cărora pierderea fiscală se poate recupera integral în următorii 5 ani;</li> <li>- abrogarea normelor fiscale privind impozitul pe venitul microîntreprinderii și revenirea la normele anterioare care prevedeau impozit pe veniturile microîntreprinderilor de 1%;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- abrogarea normelor fiscale în vigoare și reducerea cu 50% a impozitului pe venit a salariaților din agricultură;</li> <li>- abrogarea normelor privind exceptarea de la OG 2/2001 în privința plății la jumătate a amenzilor și revenirea la normele inițiale privind 1/2 din amendă în termen de 15 zile;</li> <li>- abrogarea normelor fiscale privind impozitarea profitului investit și introducerea de norme care să prevadă neimpozitarea profitului reinvestit, etc.</li> </ul> <p><b>Având în vedere că:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- atât <b>Legea nr. 296/2023, cât și OUG nr. 115/2023 au fost adoptate fără respectarea legislației privind tehnica legislativă și a transparenței decizionale, fără întocmirea unor studii de impact și fără o evaluare reală a impactului economico-social, (legea nr. 296/2023 fiind și adoptată prin asumarea răspunderii Guvernului în fața Parlamentului),</b></li> <li>- <b>adoptarea normelor din Legea nr. 296/2023 și OUG nr. 115/2023 au impact negativ atât asupra societății, cât și asupra mediului antreprenorial, impactul estimat de specialiștii în economie fiind acela că vor duce în prag de faliment circa 1,5 milioane societăți comerciale cu cifră de afaceri până în 5 milioane de euro;</b></li> <li>- <b>prevederile din Legea nr. 296/2023 și OUG nr. 115/2023 au generat mișcări sociale în masă și proteste în lanț, atât din mediul privat (toate categoriile sociale), cât și din mediul public,</b></li> </ul> <p><b><u>solicităm abrogarea tuturor normelor introduse prin Legea nr. 296/2023 și OUG nr. 115/2023 și adoptarea de norme fiscale care să fie identice cu cele care existau în Codul fiscal înainte de intrarea în vigoare a Legii nr. 296/2023 și OUG nr. 115/2023.</u></b></p> <p><b><u>Solicităm ca aceasta să se facă, de îndată, prin OUG emis de către Guvern.</u></b></p>
35.	Revenirea la normele de impozitare privind veniturile din cedarea de folosința bunurilor (venitul din arenda) anterioare, adică modificarea impozitului pe venitul din arenda de la cota 40% la 20% asupra veniturii brut, aceasta deoarece normele în vigoare au scăzut valoarea arendeii acordate proprietarului de teren (arendatorului).
36.	Eliminare accizei la motorina folosită în agricultură direct de la pompă, crearea unei platforme cu fermierii care beneficiază de această facilitate
37.	Introducerea de taxe vamale și TVA asupra produselor provenite din Ucraina pentru a nu se mai repeta situație de acum .
38.	Introducerea TVA la produsele agricole importate din Republica Moldova .
39.	Excluderea subvențiilor din categoria veniturilor impozabile, deoarece în prezent acestea sunt considerate venituri și sunt impozitate.
40.	Încurajarea, prin facilități fiscale și suport financiar de dezvoltare, a fabricilor de procesare în zone preponderant agricole pentru a procesa produsele obținute
41.	Rambursare TVA în maxim 30 zile din momentul aprobării cererii pentru companiile românești .
42.	Crearea cadrului legal pentru schimburile temporare de terenuri agricole în scopul comasării lucrărilor agricole, schimburi care să fie scutite de taxe
43.	Comercializarea imputurilor pentru agricultura să fie considerate operațiuni scutite de TVA
44.	Abrogarea Legii 370/2022 prin care se modifica plafonul pentru stabilirea tipului de impozitare la microintreprinderi de la 1.000.000 euro la 500.000 euro și introducerea de norme pentru

	revenirea la același plafon de 1.000.000 euro conform vechii legi.
45.	<b>Completarea legii prevenției cu toate domeniile de activitate pentru a prevenii și apoi a sancționa</b>
46.	<p><b>Reformarea din temelii a Ministerului Administrației și Internelor , astfel încât organizarea și conducerea acestui minister și a instituțiilor subordonate să își desfășoare activitatea conform atribuțiilor și limitelor ce le revin, cu respectarea Constituției și a legilor în vigoare, fără imixțiuni din partea politicului</b></p> <p><b>Argument:</b></p> <p>În timpul protestului s-a putut constata că polițiștilor și jandarmilor li s-au dat ordin să se afișeze în fața protestatarilor echipați cu echipament de intervenție, în condițiile în care nu exista niciun motiv pentru a se interveni urgent, măsuri care aveau ca scop numai intimidarea participanților la protest sau încercarea de provocare a acestora, în mod neintenționat de către polițiști și jandarmi, pentru a genera un conflict, creând astfel premisele unor intervenții în forță pentru spargerea protestului pașnic.</p> <p>De asemenea, la nivel național au fost desfășurate controale abuzive asupra protestatarilor, fiindu-le îngădit dreptul constituțional de a protesta. Totodată, s-au blocat căile de acces în orașe și drumurile interjudețene, contrar procedurilor interne ale MAI, lucru confirmat de Sindicatul Europol.</p> <p>Prin dislocarea participanților și dispersarea pe rute ocolitoare, drumuri neamenajate și nedezăpezite a fost pusă în pericol viața persoanelor care se aflau în aceste autovehicule (un tractor s-a răsturnat).</p> <p>Toate aceste ordine care au fost date jandarmilor și polițiștilor, cu încălcarea legislației în vigoare, normelor constituționale și a deontologiei profesionale, i-au pus pe aceștia în situația de a săvârși infracțiuni, iar pe de altă parte, au avut ca efect împiedicarea cetățenilor de a se deplasa în capitală și a protesta pașnic în cadrul protestul spontan care se afla în desfășurare.</p>
47.	<b>Adoptarea unui act normativ care să prevadă interzicerea unor comportamente abuzive ale instituțiilor și autorităților publice cu atribuții de control împotriva persoanelor fizice și juridice participante la protestul spontan sau susținători ai acestora, având în vedere că s-a legitimat masiv, fără motiv, și au fost notate toate datele de identificare ale protestatarilor și numerele de înmatriculare ale autovehiculelor participante, protestul desfășurându-se pașnic, iar acele incidente punctuale au fost cauzate de excesul de zel al organelor de ordine, aceștia instigând protestarii.</b>

*Afumați, jud. Ilfov, România*

*22.01.2024*

*Semnat,*

*Agricultorii și transportatorii protestatari  
însușită și semnată de Medan Mircea Marcel*

