

SISTEMUL RO E-TRANSPORT

Gheorghe CONSTANTINESCU – Director general adjunct
 Direcția Generală Antifraudă Fiscală
 Agenția Națională de Administrare Fiscală

<i>Rezumat</i>	<i>Abstract</i>
În contextul digitalizării Agenției Naționale de Administrare Fiscală, articolul își propune prezentarea funcționării de ansamblu a Sistemului RO e-Transport pentru buna înțelegere și aplicarea corespunzătoare a prevederilor legale. Nevoia este generată atât de caracterul de noutate în ceea ce privește obligațiile mediului de afaceri din România, referitoare la declararea anticipată a unor transporturi de bunuri, cât și pentru a evita sistemul dur de sancțiuni aplicabile implementat în caz de neconformare.	Considering the National Agency of Fiscal Administration digitization process, this paper aims to present the way of working as a whole of RO e-Transport system with a view to a better understanding and a proper implementation of the legal rules. The necessity is due to both the novelty aspect of Romania business environment liabilities as to the prior statement of some goods transports and in order to avoid the tough applicable sanction system enforced in case of non-compliance.
<i>Cuvinte cheie:</i>	<i>Keywords:</i>
√ RO e-Transport, risc fiscal, obligații, intra-comunitar, import, export	√ RO e-Transport, tax risk, liabilities, intra-Community, import, export

Digitalizarea Agenției Naționale de Administrare Fiscală

Elaborarea Strategiei de digitalizare, parte componentă a Strategiei Agenției Naționale de Administrare Fiscală pentru perioada 2020-2024, a inclus prioritizarea proiectelor IT, cu scopul de a susține activitatea de conformare fiscală și de a consolida capacitatea administrativă necesară procesului de transformare digitală a organizației.

Conceptul este preluat în Planul Strategic al Agenției Naționale de Administrare Fiscală pentru perioada 2025-2028, perioadă pentru care se propune continuarea programului de reformă a administrației, maturizarea proiectelor IT dezvoltate și valorificarea deplină a acestora prin integrarea în proiectul Big Data, ceea ce va duce la operaționalizarea deplină a sistemului integrat de management al riscurilor de neconformare fiscală.

Digitalizarea Agenției Naționale de Administrare Fiscală (ANAF) este un proces menit să modernizeze și să eficientizeze sistemul de administrare fiscală, reducând birocrăția și crescând transparența în relația cu contribuabilii, având între principale scopuri:

☒ asigurarea posibilității cetățenilor și companiilor de a îndeplini online cât mai multe obligații fiscale, fără a fi nevoie să se deplaseze la ghișeele ANAF;

☒ reducerea timpului necesar pentru prelucrarea cererilor, verificărilor și rambursărilor de taxe, prin automatizarea proceselor cu consecințe în mai buna utilizare a resurselor umane și materiale;

☒ un control mai bun al tranzacțiilor economice și o monitorizare mai eficientă a contribuabililor prin utilizarea unor sisteme informatice avansate ce ajută la identificarea mai rapidă a riscurilor de evaziune și la îmbunătățirea colectării taxelor și impozitelor;

☒ reducerea interacțiunilor directe și a potențialelor erori umane sau abuzuri, ceea ce contribuie la creșterea integrității personalului și a încrederii în sistem;

☒ alinierea României la standardele și bunele practici internaționale și europene în domeniul administrării fiscale.

Printre proiectele de digitalizare a Agenției Naționale de Administrare Fiscală amintim: introducerea facturării electronice (e-Factura), extinderea spațiului privat virtual (SPV), im-

plementarea SAF-T (Standard Audit File for Tax)¹, valorificarea datelor provenite de la aparatele de marcat electronice fiscale, RO e-TVA și, bineînțeles, Sistemul RO e-Transport.

Considerații generale

Activitatea de transport joacă un rol crucial în domeniul economic, având un impact semnificativ asupra dezvoltării și funcționării diverselor sectoare de activitate. Transportul rutier este motorul principal al pieței de transporturi în România, acesta asigurând transportul majorității mărfurilor la nivel intern și internațional.

Din punct de vedere cronologic, activitatea de transport este desfășurată înaintea altor activități economice, ca, de exemplu, activitatea de producție, activitatea de comercializare, de prestări servicii, asigurând disponibilitatea materiilor prime, semifabricatelor, mărfurilor etc. Astfel, prin raportare la dispozițiile legii contabilității² referitoare la obligațiile societăților de a conduce contabilitatea proprie, inclusiv contabilitatea de gestiune, asigurând înregistrarea cronologică și sistematică a activității comerciale desfășurate, s-a constatat că deținerea unor informații cu privire la bunurile transportate precedă orice alte informații provenite din sistemele de evidență financiar-contabilă.

Primii pași în monitorizarea transporturilor de bunuri în România au constat în monitorizarea achizițiilor intracomunitare de bunuri în punctele de trecere a frontierei de stat (PTF).

Aderarea României la Uniunea Europeană începând cu ianuarie 2007 a impus implementarea sistemului comun de aplicare a taxei pe valoarea adăugată (TVA) pentru comerțul intracomunitar, sistem ce reglementează în esență că livrările intracomunitare de bunuri sunt scutite de TVA, cu drept de deducere, obligația de a plăti TVA revenind operatorului din statul membru de destinație la cota în vigoare în statul membru respectiv.

Acest sistem coroborat cu faptul că libera circulație a mărfurilor a impus eliminarea evidenței instituționalizate a bunurilor provenite din statele membre, prin renunțarea la formalitățile și controlul vamal, a generat în comerțul intracomunitar evaziune și fraudă fiscală, fenomene care s-au manifestat în toate statele membre, în multe cazuri pagubele produse bugetului de stat neputând fi recuperate.

Un alt neajuns major al activității comerciale cu bunuri provenite din spațiul intracomunitar desfășurate de contribuabili cu comportament fiscal inadecvat a dus la perturbarea mediului de afaceri din domeniile respective cu impact direct negativ ce a afectat semnificativ cifra de afaceri a contribuabililor onești.

Trebuie să precizăm că monitorizarea transporturilor de bunuri și analiza de risc a datelor colectate reprezintă metode utilizate și în alte state europene. De exemplu, statele membre UE învecinate României: Bulgaria utilizează un astfel de sistem numit *Control Fiscal*³, iar Ungaria a implementat sistemul de monitorizare a transporturilor de bunuri EKAER⁴. De asemenea, Polonia a introdus în anul 2017 un mecanism similar, numit *Sistem de monitorizare a transportului rutier și feroviar de mărfuri și a comerțului cu combustibili*⁵.

RO e-Transport - Prezentare generală

Sistemul RO e-Transport se constituie ca un proiect important în sfera digitalizării ANAF. RO e-Transport este o platformă electronică de monitorizare a transporturilor de bunuri, dez-

¹ Fișierul Standard de Control Fiscal

² *Legea contabilității nr. 82/24.12.1991*, republicată (M.O. nr. 454/18.06.2008), cu modificările și completările ulterioare

³ <https://old.nra.bg/en/page?id=629>

⁴ <https://ekaer.nav.gov.hu/>

⁵ <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/system-monitorowania-drogowego-i-kolejowego-przewozu-towarow-oraz-18585280>

voltată cu scopul de a combate evaziunea fiscală și de a crește transparența în domeniul fiscalizării bunurilor transportate rutier în România.

Prin RO e-Transport se monitorizează în fapt fiscalizarea bunurilor care fac obiectul transporturilor rutiere, nu activitatea de transport în sine a acestora.

RO e-Transport permite monitorizarea în timp real a transporturilor de bunuri, prin utilizarea unui sistem informatic dedicat. Acesta elimină necesitatea verificărilor manuale și facilitează colectarea și prelucrarea datelor despre transporturi, fără interacțiuni directe între contribuabili și reprezentanții ANAF.

Prin monitorizarea digitală a transporturilor de bunuri, autoritățile fiscale pot verifica dacă bunurile declarate corespund realității și pot interveni în cazurile de neconformare sau de fraudă fiscală. Sistemul ajută la prevenirea subdeclarării, la combaterea vânzărilor ilicite și la asigurarea declarării corecte a obligațiilor fiscale aferente.

Sistemul oferă acces online la datele despre transporturi, atât pentru companii, cât și pentru autoritățile fiscale, facilitând verificările și eliminând necesitatea prezentării documentației fizice. În plus, acest sistem simplifică procedurile pentru contribuabili, deoarece pot raporta datele legate de transporturi direct în format digital.

Cadrul legal incident

Sistemul RO e-Transport a fost implementat la data de 1 iunie 2022. Cadrul legal s-a modificat periodic, adaptându-se la specificul activității de transport, la cerințele mediului de afaceri și la nevoile sistemului fiscal.

În prezent, cadrul legal este reprezentat de:

 Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022⁶ pentru instituirea Sistemului național privind monitorizarea transporturilor rutiere de bunuri RO e-Transport și de abrogare a art. XXVIII din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 130/2021 privind unele măsuri fiscal-bugetare, prorogarea unor termene, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, cu modificările și completările ulterioare;

 Ordinul președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală nr. 802/2022⁷ privind stabilirea bunurilor cu risc fiscal ridicat transportate rutier care fac obiectul monitorizării prin Sistemul RO e-Transport;

 Ordinul comun al președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală și al președintelui Autorității Vamale Române nr. 1.337/1.268/2024⁸ pentru aprobarea Procedurii de utilizare și funcționare a sistemului național privind monitorizarea transporturilor de bunuri RO e-Transport.

Ca principii de bază, cadrul legal RO e-Transport stipulează următoarele concepte:

 definește transportul rutier de bunuri ca: transport pe teritoriul național și transport internațional, categorii de transport în funcție de care stabilește obligații distincte de declarare în raport cu natura bunurilor transportate. Astfel, în cazul transporturilor pe teritoriul

⁶ Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/08.04.2022 pentru instituirea Sistemului național privind monitorizarea transporturilor rutiere de bunuri RO e-Transport și de abrogare a art. XXVIII din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 130/2021 privind unele măsuri fiscal-bugetare, prorogarea unor termene, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative (M.O. nr. 356/11.04.2022), cu modificările și completările ulterioare

⁷ Ordinul președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală nr. 802/29.04.2022 privind stabilirea bunurilor cu risc fiscal ridicat transportate rutier care fac obiectul monitorizării prin Sistemul RO e-Transport (M.O. nr. 430/03.05.2022)

⁸ Ordinul comun al președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală nr. 1.337/17.06.2024 și al președintelui Autorității Vamale Române nr. 1.268/19.06.2024 pentru aprobarea Procedurii de utilizare și funcționare a sistemului național privind monitorizarea transporturilor de bunuri RO e-Transport (M.O. nr. 597/27.06.2024)

național, se declară transportul bunurilor cu risc fiscal ridicat, în timp ce, în cazul transporturilor internaționale, se declară transportul tuturor categoriilor de bunuri, indiferent de natura acestora;

✍ stabilește tipul operațiunilor comerciale ce stau la baza transportului bunurilor (transport intern, achiziții și livrări intracomunitare, import și export etc.), și, în raport cu acesta, stabilește segmentul de transport rutier ce se declară în RO e-Transport, precum și utilizatorii care au obligația de declarare, modificare și transmitere a datelor în sistem;

✍ stabilește obligațiile utilizatorilor, ale operatorilor de transport și ale conducătorilor auto, precum și setul de sancțiuni aplicabile pentru nerespectarea obligațiilor impuse, desemnând totodată instituțiile cu atribuții de control;

✍ de asemenea, stabilește în sarcina președinților Agenției Naționale de Administrare Fiscală și Autorității Vamale Române elaborarea unei proceduri de aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 41/2022 și categoriile de vehicule rutiere utilizate pentru transportul bunurilor, iar, în sarcina președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală, stabilirea bunurilor cu risc fiscal ridicat transportate rutier, care fac obiectul monitorizării prin Sistemul RO e-Transport;

✍ stabilește categoriile de vehicule care fac obiectul monitorizării prin sistemul RO e-Transport, respectiv cele care au o masă maximă tehnic admisibilă de minimum 2,5 tone, încărcate cu bunuri cu o masă brută totală mai mare de 500 kg, sau o valoare totală mai mare de 10.000 lei, aferentă cel puțin unei partide de bunuri care face obiectul transportului;

✍ se stabilesc bunurile cu risc fiscal ridicat transportate rutier care fac obiectul monitorizării prin Sistemul RO e-Transport, astfel cum sunt prevăzute în *Anexa la Ordinul președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală nr. 802/2022*:

1. *Legume, plante, rădăcini și tuberculi, alimentare, care se încadrează la codurile NC de la 0701 la 0714 inclusiv;*

2. *Fruite comestibile; coji de citrice sau de pepeni, care se încadrează la codurile NC de la 0801 la 0814 inclusiv;*

3. *Băuturi, lichide alcoolice și oțet, care se încadrează la codurile NC de la 2201 la 2208 inclusiv;*

4. *Sare; sulf; pământuri și pietre; ipsos, var și ciment, care se încadrează la codurile NC 2505 și 2517;*

5. *Îmbrăcăminte și accesorii de îmbrăcăminte, tricotate sau croșetate, care se încadrează la codurile NC de la 6101 la 6117 inclusiv;*

6. *Îmbrăcăminte și accesorii de îmbrăcăminte, altele decât cele tricotate sau croșetate, care se încadrează la codurile NC de la 6201 la 6212 inclusiv și la codurile NC de la 6214 la 6217 inclusiv;*

7. *Încălțăminte, ghete și articole similare; părți ale acestor articole, care se încadrează la codurile NC de la 6401 la 6405 inclusiv;*

8. *Fontă, fier și oțel, care se încadrează la codurile NC 7213 și 7214.*

Componente RO e-Transport și mod de funcționare

Sistemul RO e-Transport este definit, conform art. 3 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, ca *“ansamblul de principii, reguli și aplicații informatice având drept scop monitorizarea pe teritoriul național a transporturilor rutiere de bunuri, care permite autorităților competente determinarea potențialelor puncte de deturnare din sau în lanțul de aprovizionare, pe baza codului UIT”*.

Sistemul RO e-Transport include următoarele componente:

☑ module informatice de gestiune a transporturilor de bunuri, prin care sunt înregistrate datele referitoare la expeditor și beneficiar, denumirea, caracteristicile, cantitățile și

FISCALITATE

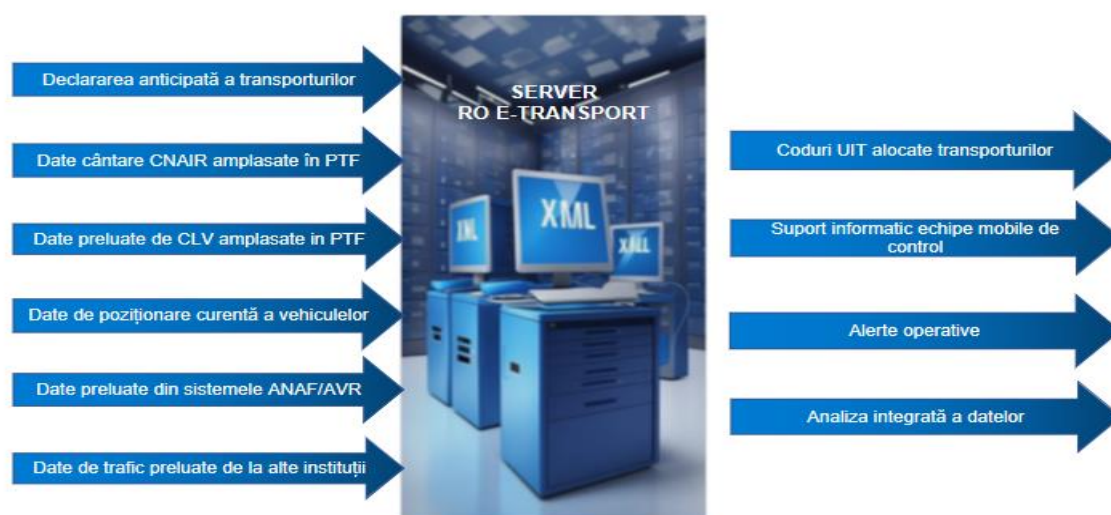
contravaloarea bunurilor transportate, locurile de încărcare și descărcare, detalii cu privire la mijlocul de transport utilizat, precum și codul UIT generat;

☑ module informatice puse la dispoziția operatorului de transport de către Centrul Național pentru Informații Financiare din cadrul Ministerului Finanțelor, pentru a furniza informații cu privire la poziționarea vehiculului de transport prin utilizarea dispozitivelor de tip terminal de telecomunicații;

☑ elemente de interconectare cu alte sisteme de monitorizare deținute și/sau utilizate de instituțiile sau autoritățile publice, direct sau prin intermediul structurilor sau entităților subordonate sau coordonate: camere de luat vederi, instrumente sau dispozitive pentru determinarea cantităților de produse transportate, precum și alte dispozitive specifice de monitorizare a traficului rutier;

☑ dispozitive care transmit date de poziționare a vehiculului de transport și dispozitive de tip terminal de telecomunicații care utilizează tehnologii de poziționare și transmisie de date prin satelit, pe care sunt instalate modulele informatice puse la dispoziția operatorului de transport de către Centrul Național pentru Informații Financiare;

☑ componente software pentru analiza integrată a datelor.



Schema funcțională a Sistemului RO e-Transport

1. Declaraarea anticipată a transporturilor

Conform prevederilor art. 11 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, *prin declaraarea anticipată a transporturilor se înțelege* faptul că utilizatorii pot declara în Sistemul RO e-Transport datele referitoare la transporturile de bunuri cu maximum 3 zile calendaristice înainte de data declarată pentru începerea transportului, dar până la punerea efectivă în mișcare a vehiculului de transport pe drumurile publice din România, respectiv până la prezentarea în punctul rutier de trecere a frontierei la intrarea în România sau la locul de import, respectiv punerea efectivă în mișcare a vehiculului, după caz.

Altfel spus, transportul pe drumurile publice din România al bunurilor care fac obiectul monitorizării prin sistemul RO e-Transport trebuie să fie însoțit de un cod UIT valid.

Este de precizat că sistemul permite declaraarea individuală a transporturilor prin aplicația pusă la dispoziția utilizatorilor prin SPV sau utilizarea unei serii de micro-servicii expuse sub forma unui API (*Application Programming Interface*).

Obligația declarării în Sistemul RO e-Transport a datelor prevăzute la art. 4 alin. (1) lit. a) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022 revine următorilor utilizatori:

✎ în cazul transportului bunurilor cu risc fiscal ridicat:

a) furnizorului din România;

b) operatorului economic, pentru bunurile deținute și transportate între locul de încărcare și locul de descărcare, situate pe teritoriul național;

✎ în cazul bunurilor transportate internațional:

- a) destinatarului înscris în declarația vamală de import, respectiv expeditorului înscris în declarația vamală de export, în cazul bunurilor care fac obiectul operațiunilor de import sau export, după caz;
- b) beneficiarului din România, în cazul achizițiilor intracomunitare;
- c) furnizorului din România, în cazul livrărilor intracomunitare de bunuri;
- d) depozitarului, în cazul bunurilor care fac obiectul tranzacțiilor intracomunitare aflate în tranzit pe teritoriul României, atât pentru bunurile descărcate spre depozitare sau pentru formarea unui nou transport din una sau mai multe partide de bunuri, cât și pentru bunurile încărcate după depozitare sau după formarea unui nou transport pe teritoriul național din una sau mai multe partide de bunuri;
- e) prestatorului de servicii din România, în cazul unor operațiuni comerciale reprezentând un non-transfer atât pentru bunurile descărcate pe teritoriul României pentru prestarea de servicii, cât și pentru bunurile rezultate reexpediate în statul partenerului comercial;
- f) beneficiarului din România, în cazul unor operațiuni comerciale reprezentând un non-transfer atât pentru bunurile expediate din România pentru prestarea de servicii într-un stat membru al Uniunii Europene, cât și pentru bunurile rezultate reexpediate în România;
- g) clientului din România, în cazul unor operațiuni comerciale ce se subscriu regimului de stocuri la dispoziția clientului, în situația în care România este statul membru către care au fost expediate sau transportate bunurile, atât pentru bunurile descărcate pe teritoriul României, cât și pentru bunurile livrate într-un stadiu ulterior după sosire către altă persoană impozabilă din România sau în cazul în care bunurile respective sunt returnate în statul membru din care au fost expediate sau transportate inițial;
- h) furnizorului din România, în cazul unor operațiuni comerciale ce se subscriu regimului de stocuri la dispoziția clientului, în situația în care România este statul membru din care au fost expediate sau transportate bunurile atât pentru bunurile expediate din România, cât și în cazul în care bunurile respective sunt returnate în România.

În concluzie, pentru bunurile transportate la nivel național, obligația de declarare revine expeditorului, iar, în cazul transportului internațional, obligația de declarare revine entității din România.

2. Date preluate de la cântarele Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR)

În baza prevederilor art. 4 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, prin care se stipulează că: “Sistemul RO e-Transport utilizează date și informații deținute la nivelul instituțiilor sau autorităților publice, precum și al structurilor subordonate sau coordonate de către acestea, care sunt necesare îndeplinirii scopului prevăzut de prezenta ordonanță de urgență”, RO e-Transport preia informații din bazele de date CNAIR referitoare la numerele de înmatriculare și greutatea mijloacelor de transport marfă intrare/ieșire în/din România.

Sistemul informatic prelucrează datele de input din modulul de declarare a transporturilor RO e-Transport, împreună cu datele CNAIR și alte date de input, urmând a realiza operativ alerte referitoare la transporturile care tranzitează PTF, fără a fi declarate în Sistemul RO e-Transport. Elementul de legătură între bazele de date menționate îl reprezintă numărul de înmatriculare al vehiculului rutier.

3. Date preluate de Camere de Luat Vederi (CLV) amplasate în PTF

Suplimentar, prin raportare la prevederile ordinului comun ce stipulează că vehiculele rutiere care fac obiectul monitorizării în Sistemul RO e-Transport sunt cele care au o masă maximă tehnic admisibilă de minimum 2,5 tone, ANAF a amplasat camere de luat vederi LPR (*License Plate Recognition*) în PTF, în care accesul mijloacelor de transport este limitat la masa de 3,5 tone.

4. Date de trafic preluate de la alte instituții

Pentru a asigura cerința privind monitorizarea transporturilor rutiere de bunuri, pe parcursul efectuării acestora, RO e-Transport preia date de la *Sistemele de monitorizare și informare asupra traficului și a condițiilor de circulație de pe autostrăzi deținute de CNAIR*. Preluarea datelor are caracter dinamic pe măsura dezvoltării capacităților CNAIR.

De asemenea, se prevede că operaționalizarea sistemului e-SIGUR⁹, implementat în baza componentei C4-Transport Sustenabil, ținta 67 din PNRR, prin amplasarea a 500 de camere video pe drumurile publice din România, va permite interconectarea bazelor de date RO e-Transport și e-SIGUR, asigurând un input suplimentar de date colectate pe arterele rutiere din interiorul țării.

5. Date de poziționare curentă a vehiculelor

Prin modificările aduse Sistemului RO e-Transport de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 115/2023¹⁰ se prevede colectarea datelor de poziționare, utilizând tehnologii GPS. Astfel, începând cu data de 1 ianuarie 2024, datele de geo-poziționare vor pune la dispoziția autorităților competente situații în timp real cu privire la locația vehiculului de transport, permițând intervenția operativă pe timpul transportului sau generarea de rapoarte referitoare la traseul parcurs, locurile de staționare/descărcare etc. Utilizarea datelor de geo-poziționare începând cu 31 martie 2025 va putea răspunde cerinței Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 41/2022 cu privire la determinarea potențialelor puncte de deturnare din lanțul de aprovizionare, pe baza codului UIT.

6. Date preluate din sistemele ANAF/AVR

În afara datelor colectate, destinate exclusiv sistemului RO e-Transport, în sistem sunt utilizate ca date de input alte date și informații existente în bazele de date ANAF cu privire la comportamentul fiscal al contribuabililor.

Între elementele de output ale sistemului enumerăm: coduri UIT alocate utilizatorilor pentru transporturile de bunuri, suport informatic oferit echipelor mobile de control în trafic și datele destinate analizei de risc fiscal necesare atingerii scopului principal al Sistemului RO e-Transport, acela de a crește gradul de colectare a impozitelor și taxelor datorate bugetului de stat, precum și de a preveni și combate comerțul ilicit de bunuri.

Elementele de output generate de Sistemul RO e-Transport se materializează în:

Coduri UIT

Sistemul RO e-Transport generează câte un cod UIT (element unic de identificare) pentru fiecare partidă de bunuri. Prin deținerea și prezentarea codului UIT pe timpul transportului,

⁹ Legea nr. 383/29.12.2022 privind unele măsuri de eficientizare a monitorizării traficului rutier (M.O. nr. 1.279/30.12.2022)

¹⁰ Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 115/14.12.2023 privind unele măsuri fiscal-bugetare în domeniul cheltuielilor publice, pentru consolidare fiscală, combaterea evaziunii fiscale, pentru modificarea și completarea unor acte normative, precum și pentru prorogarea unor termene (M.O. nr. 1.139/15.12.2023), cu modificările și completările ulterioare

utilizatorul Sistemului RO e-Transport atestă îndeplinirea obligației de declarare în sistem a partidei de bunuri transportate.

De asemenea, codul UIT permite autorităților competente determinarea potențialelor puncte de deturnare din sau în lanțul de aprovizionare.

Suport informatic pentru echipele mobile de control

Datele generate de Sistemul RO e-Transport stă la baza verificărilor efectuate în traficul rutier de echipele de control operativ. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022 stabilește atribuții în ceea ce privește constatarea și aplicarea sancțiunilor prin personalul împuternicit din cadrul Agenției Naționale de Administrare Fiscală, Autorității Vamale Române, precum și de către ofițerii și agenții de poliție din cadrul Poliției Române.

Alerte operative

Sistemul RO e-Transport compară datele declarate de utilizatori cu cele primite de la CNAIR și cele de la camerele de luat vederi și detectează automat vehiculele de transport marfă aflate în trafic care nu dețin un cod UIT valid și/sau care au fost înregistrate la cântarele CNAIR cu o masă brută diferită de cea declarată în Sistemul RO e-Transport. Sistemul alertează automat personalul de control care își desfășoară activitatea în proximitatea punctelor rutiere de acces în/din România, încadrând fiecare transport de bunuri într-o categorie de risc.

Analiza integrată a datelor

La nivelul ANAF se află în curs de implementare proiectul APIC - Administrație Performantă prin Informație Consolidată (parte a proiectului APOLODOR), ce va presupune implementarea unei platforme de tip BIG DATA care va permite gestionarea unui volum masiv de date, analiza acestora, modelarea predictivă și implementarea unui instrument informatic integrat care să asigure realizarea, în mod automat, a analizei de risc pentru întreaga masă de contribuabili.

Până la operaționalizarea APIC pentru care Sistemul RO e-Transport va reprezenta un pilon de bază, datele și informațiile colectate în Sistemul RO e-Transport sunt folosite prin generarea unui set de indicatori de risc fiscal care, în principal, vizează:

- ✓ contribuabili care declară transporturi cu valoarea bunurilor subevaluată;
- ✓ contribuabili neînregistrați în scop de TVA care realizează achiziții intracomunitare și au depășit plafonul de 10.000 EUR (34.000 lei) prevăzut la art. 268 alin. (4) lit. b) din Codul fiscal, fără a fi înregistrați în scop de TVA;
- ✓ contribuabili care au depășit plafonul de scutire de taxă de 300.000 lei și nu s-au înregistrat în scop de TVA;
- ✓ contribuabili care declară Tip operațiune transport pe teritoriul național cu Scop operațiune - comercializare, fără a emite facturi;
- ✓ contribuabili care declară achiziții intracomunitare și/sau importuri fără a declara comercializarea bunurilor pe piața internă.

Modul de valorificare a datelor de output ale Sistemului RO e-Transport vizează atingerea scopului principal, acela de a crește gradul de colectare a impozitelor și taxelor datorate bugetului de stat, precum și de a preveni și combate comerțul ilicit de bunuri.