



În acest număr:

Ordonanța nr. 12/2022 pentru modificarea și completarea unor acte normative cu privire la transporturile rutiere

În data de 3 februarie 2022 a intrat în vigoare Ordonanța de Guvern nr. 12/2022 pentru modificarea și completarea unor acte normative cu privire la transporturile rutiere, care modifică inclusiv Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere și Legea nr. 16/2017 privind detașarea salariaților în cadrul prestării de servicii transnaționale, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 196 din 21 martie 2017, cu modificările și completările ulterioare.

CJUE decide din nou includerea în sfera TVA a “sanctiunilor” contractuale

Pe 20 ianuarie 2022 Curtea de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) a emis hotărârea în cauza C-90/20, Apcoa Parking Danmark A/S, prin care a decis că taxele de control percepute în cazul nerespectării de către beneficiari a condițiilor generale de utilizare a parcarilor administrate trebuie considerate drept contrapartida unei prestări de servicii efectuate cu titlu oneros și supusă ca atare taxei pe valoarea adăugată (TVA).

Începând cu 3 februarie 2022, au fost modificate, prin Ordonanța de Guvern nr. 12/2022, o serie de acte normative care vizează sectorul transporturilor

Așadar, au fost modificate, printre altele:

I. Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere

Modificările vizează, printre altele, condiții pentru sediu real și stabil pe teritoriul României. Așadar, în vederea respectării cerinței de a avea un sediu real și stabil pe teritoriul României, întreprinderea trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- a) să aibă un sediu situat pe teritoriul României în incinta căruia își păstrează originalele principalelor sale documente de lucru, indiferent dacă acestea sunt în format electronic sau în orice alt format, în special contractele de transport, documentele referitoare la vehiculele aflate la dispoziția întreprinderii, documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, contractele de muncă, documentele privind asigurările sociale, documentele care conțin date referitoare la operațiunile de transport alocate conducătorilor auto și la detașarea acestora, documentele care conțin date referitoare la cabotaj, la durata de conducere și perioadele de repaus și orice alt document la care inspectorii din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier - I.S.C.T.R., trebuie să aibă acces, în scopul verificării respectării de către întreprindere a condițiilor prevăzute de ordonanță;
- b) să organizeze activitatea parcului său de vehicule în așa fel încât să se asigure că vehiculele aflate la dispoziția întreprinderii și folosite în transportul internațional se întorc la unul dintre centrele operaționale din România în termen de opt săptămâni de la plecarea din acesta;
- c) să fie înregistrată la Oficiul Național al Registrului Comerțului;
- d) să fie supusă impozitului pe profit/impozitului pe venit și, după caz, să aibă un cod de înregistrare în scopuri de TVA, în cazul în care întreprinderea i se aplică dispozițiile art. 316 din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare;
- e) să dispună de unul sau mai multe vehicule care sunt înmatriculate sau puse în circulație și autorizate pentru utilizare în România, indiferent dacă toate vehiculele respective se află în proprietatea sa sau sunt deținute în temeiul unui contract de vânzare în rate, de închiriere sau de leasing;
- f) să își desfășoare efectiv și în permanență activitățile administrative și comerciale cu ajutorul echipamentelor și instalațiilor corespunzătoare la sediul situat în România, potrivit lit. a), și să își gestioneze operațiunile de transport efectiv și permanent utilizând vehiculele prevăzute la lit. g) cu ajutorul echipamentelor tehnice corespunzătoare situate în România;
- g) să aibă la dispoziție în permanență și în mod obișnuit un număr de vehicule care respectă condițiile prevăzute la lit. e) și de conducători auto al căror loc de staționare obișnuit se află la un centru operațional din România; în ambele cazuri numărul acesta este proporțional cu volumul operațiunilor de transport efectuate de întreprindere.

II. Legea nr. 16/2017 privind detașarea salariaților în cadrul prestării de servicii transnaționale, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 196 din 21 martie 2017, cu modificările și completările ulterioare.

Cele mai importante modificări vizează:

1. calificarea cabotajului ca fiind una din situațiile în care se aplică regulile privind detașarea în contextul prestării transnaționale de servicii;
2. introducerea unor reguli cu caracter transnațional aplicabile conducătorilor auto, cărora nu li se aplică prevederile privind detașarea în contextul prestării transnaționale de servicii :
 - a) efectuează operațiuni de transport rutier bilateral de mărfuri;

- b) efectuează, pe lângă operațiunea de transport rutier bilateral, o activitate de încărcare și/sau descărcare în statele membre sau în țările terțe pe care le tranzitează, cu condiția ca acesta să nu încarce mărfuri și să le descarce în același stat membru;
- c) efectuează maximum două activități suplimentare de încărcare și/sau descărcare în statele membre sau în țările terțe pe care le tranzitează, cu condiția de a nu încărca sau descărca mărfuri în același stat membru, atunci când operațiunea de transport rutier bilateral începută în statul membru de stabilire, în cursul căreia nu a fost efectuată nicio activitate suplimentară, este urmată de o operațiune de transport rutier bilateral către statul membru de stabilire;
- d) efectuează operațiuni de transport rutier bilateral de persoane;
- e) în cadrul transportului rutier bilateral de persoane efectuează o îmbarcare de persoane și/sau o debarcare de persoane în statele membre sau în țările terțe pe care le traversează, cu condiția ca acesta să nu ofere servicii de transport de persoane între două puncte din statul membru traversat. Aceleași dispoziții se aplică și călătoriei de întoarcere;
- f) tranzitează teritoriul unui stat membru, fără a încărca sau a descărca mărfuri ori fără a îmbarca sau a debarca persoane
- g) efectuează segmentul rutier inițial sau final al unei operațiuni de transport combinat, astfel cum este definită la art. 2 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 88/1999 privind stabilirea unor reguli pentru transportul combinat de mărfuri, aprobată cu modificări prin Legea nr. 401/2002, în cazul în care segmentul rutier, luat separat, reprezintă o operațiune de transport bilateral de mărfuri.

Aceste excepții de la aplicarea regulilor privind detașarea transnațională pentru activitățile suplimentare prevăzute la lit. b), c) și e) de mai sus se aplică numai până la data de la care tahografele inteligente ce respectă cerința de a înregistra trecerile frontierei și activitățile suplimentare, menționate în Regulamentul (UE) nr. 165/2014¹, trebuie să fie montate în vehiculele înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru. Începând cu această dată, exceptările pentru activitățile suplimentare prevăzute la lit. b), c) și e) se aplică doar conducătorilor auto care utilizează vehicule echipate cu tahografe inteligente, potrivit prevederilor art. 8, 9 și 10 din Regulamentul UE nr. 165/2014.

3. Modul în care se calculează durata detașării

Prin excepție de la regula generală aplicabilă detașărilor transnaționale, la stabilirea duratei detașării transnaționale se consideră că o detașare se încheie atunci când conducătorul auto părăsește teritoriul României în cursul efectuării transportului rutier internațional de mărfuri sau de persoane/ conducătorul auto părăsește statul membru gazdă în cursul efectuării transportului rutier internațional de mărfuri sau de persoane.

De asemenea, în cazul conducătorilor auto detașați pe teritoriul României/de pe teritoriul României, perioada de detașare nu se cumulează cu perioadele de detașare anterioare, în contextul în care astfel de operațiuni de transport rutier internațional anterioare sunt/în contextul unor astfel de operațiuni internaționale efectuate de același conducător auto sau de un alt conducător auto pe care acesta îl înlocuiește.

Important: Excepțiile de la aplicarea detașării transnaționale menționate la pct. 2 de mai sus, precum și modalitatea de calcul a duratei detașării se aplică doar conducătorilor auto angajați de:

- a) în cazul conducătorilor auto angajați de întreprinderile stabilite pe teritoriul României care, în cadrul prestării de servicii transnaționale, detașează, în afara grupului de întreprinderi din care fac parte pe teritoriul unui stat membru, altul decât România, sau pe teritoriul Confederației

¹ A se vedea art. 8 alin. (1) primul paragraf din Regulamentul (UE) nr. 165/2014. Pentru a facilita verificarea respectării legislației relevante, poziția vehiculului se înregistrează în mod automat în următoarele puncte sau în cel mai apropiat punct de astfel de locuri, atunci când semnalul prin satelit este disponibil:

- locul de începere a zilei de lucru;
- la fiecare trei ore de durată cumulată de conducere;
- locul de încheiere a zilei de lucru.

În acest sens, vehiculele înmatriculate pentru prima dată la 36 de luni după intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 sunt echipate cu un tahograf conectat la un serviciu de poziționare bazat pe un sistem de navigație prin satelit.

- Elvețiene, salariați cu care au stabilite raporturi de muncă și care aplică măsura cu caracter transnațional de la art. 5 alin. (1) lit. a)², precum și
- b) în cazul conducătorilor auto angajați de întreprinderile stabilite pe teritoriul României care, în cadrul prestării de servicii transnaționale, detașează, în afara grupului de întreprinderi din care fac parte, pe teritoriul unui stat membru, altul decât România, sau pe teritoriul Confederației Elvețiene, salariați cu care au stabilite raporturi de muncă și care aplică măsura cu caracter transnațional de la art. 5 alin. (2) lit. a)³.

4. Introducerea obligației de informare a conducătorilor auto cu privire la drepturile pe care le au inclusiv prin afișare la sediul întreprinderii

Suplimentar față de obligațiile de informare reglementate pentru orice situație de detașare transnațională, angajatorii au obligația de a-i informa pe salariații angajați în funcția de conducător auto cu privire la drepturile și obligațiile lor, prevăzute de Legea nr. 16/2017 și de Directiva 2020/1.057/UE, prin afișarea acestor informații la sediul întreprinderii.

5. Introducerea obligației exprese în sarcina angajatorilor care detașează pe teritoriul României conducători auto de a notifica Inspekția Muncii cu privire la o serie de aspecte privind detașarea transnațională și de a se asigura că respectivii conducători auto au la dispoziție documentele necesare aferente detașării și le prezintă Inspekției Muncii și/sau I.S.C.T.R. în caz de control

Similar obligației de notificare de către angajatorii care detașează salariați pe teritoriul României, indiferent de domeniul de activitate, a fost impusă obligația expresă a angajatorilor care detașează pe teritoriul României conducători auto de a notifica Inspekția Muncii cu privire la o serie de aspecte suplimentare, precum numerele de înmatriculare ale autovehiculelor, dacă serviciile de transport efectuate se califică drept transport rutier internațional de mărfuri, transportul rutier internațional de persoane sau operațiune de cabotaj.

Totodată, în cazul detașării pe teritoriul României a conducătorilor auto, a fost instituită obligația angajatorului de a se asigura că respectivii conducători auto au la dispoziție, pe suport hârtie sau în format electronic, o serie de documente (e.g. copia declarației de detașare transmise prin intermediul IMI, dovezi ale operațiunilor de transport). Conducătorii auto au obligația de a păstra și de a pune la dispoziția inspectorilor I.S.C.T.R. documentele sus-menționate atunci când li se solicită în trafic.

6. Includerea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (I.S.C.T.R.) ca autoritate cu atribuții de control și sancționare, precum și reglementarea unor noi tipuri de încălcări ce vor fi considerate contravenții, pentru care autoritatea de control, respectiv sancționare aparține, după caz fie Inspekției Muncii, fie I.S.C.T.R..

I.S.C.T.R. va avea, urmare a modificării legislative, atribuții de control și sancționare pentru o serie de încălcări ce vor fi incriminate drept contravenții în legătură cu detașarea transnațională a conducătorilor auto.

² Detașarea unui salariat pe teritoriul României, în numele întreprinderii și sub coordonarea acesteia, în cadrul unui contract încheiat între întreprinderea care face detașarea și beneficiarul prestării de servicii care își desfășoară activitatea pe teritoriul României, dacă există un raport de muncă, pe perioada detașării, între salariat și întreprinderea care face detașarea.

³ detașarea unui salariat de pe teritoriul României, în numele întreprinderii și sub coordonarea acesteia, în cadrul unui contract încheiat între întreprinderea care face detașarea și beneficiarul prestării de servicii care își desfășoară activitatea pe teritoriul unui stat membru, altul decât România, sau pe teritoriul Confederației Elvețiene, dacă există un raport de muncă, pe perioada detașării, între salariat și întreprinderea care face detașarea.

CJUE decide din nou includerea în sfera TVA a „sanctiunilor” contractuale

Pe 20 ianuarie 2022, Curtea de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) a emis hotărârea în cauza C-90/20, Apcoa Parking Danmark A/S. Întrebarea din acest caz a fost dacă anumite sancțiuni („taxe de control”) pentru încălcarea unui regulament privind parcare pe proprietate privată pot fi considerate drept o contraprestație pentru furnizarea unui serviciu, astfel supuse TVA.

Întrebarea cazului vine în contextul unor decizii anterioare ale CJUE, unde CJUE a decis, în funcție de specificitățile cazurilor respective, fie încadrarea sumelor achitate drept operațiuni în afara sferei de TVA – în lipsa unei operațiuni (C-277/05 Société thermale d’Eugénie-les-Bains) fie ca operațiuni în sfera de TVA, ca remunerație pentru serviciul pe care furnizorul s-a angajat să-l presteze (C-295/17 MEO și C-43/19 Vodafone Portugal).

Context:

Apcoa este o societate privată de drept danez ce exploatează și administrează parcări pe terenuri private pentru care percepe anumite taxe de control în cazul nerespectării de către beneficiari a condițiilor generale de utilizare a parcarilor. Aceste taxe de control sunt stabilite la un tarif predeterminat și semnificativ în raport cu cel care corespunde taxelor de parcare, utilizate în scopul de a evita parcare neregulamentară.

Luând în calcul realitatea economică și comercială a operațiunii în cauză, Curtea a hotărât că taxele de control aplicate constituie contrapartida prestării serviciului de punere la dispoziție a locurilor de parcare de care beneficiau clienții și că, prin urmare, aceasta este o operațiune supusă TVA.

Aspecte punctate prin hotărâre și opinia Avocatului General:

- Încadrarea din perspectiva TVA a „taxelor de control” se face în funcție de realitatea economică a operațiunii, calificarea prevederilor contractuale potrivit dreptului civil național nefiind de natură să producă efecte, în măsură în care nu reflectă cu adevărat realitatea economică a operațiunii;
- Parcare pe un spațiu determinat dă naștere unui raport juridic între societatea ce administrează această parcare, în calitate de prestator de servicii, și beneficiarul care a utilizat acest spațiu. Suma totală pe care beneficiarul s-a angajat să o plătească hotărând să parcheze vehiculul său în una dintre aceste parcări reprezintă condițiile în care acesta a beneficiat de un spațiu de parcare, astfel încât taxele de control achitate au o legătură directă cu serviciul de parcare și pot fi considerate ca făcând parte integrantă din suma totală pe care acest client s-a angajat să o plătească lui Apcoa.
- Faptul că aceste taxe de control constituie, din perspectivă juridică, penalități pentru încălcarea condițiilor generale de utilizare nu a fost relevant pentru luarea acestei decizii, Curtea argumentând faptul că pentru interpretarea corectă a prevederilor Directivei TVA, trebuie avut în vedere dreptul Uniunii și nu aprecierea făcută în dreptul național.

Concluzia CJUE:

Prin hotărârea sa, CJUE a decis că taxele de control percepute de o societate de drept privat însărcinată cu exploatarea de parcări private în cazul nerespectării de către automobiliști a condițiilor generale de utilizare a acestor parcări, trebuie considerate drept contrapartida unei prestări de servicii efectuate cu titlu oneros și supusă ca atare taxei pe valoare adăugată.

Aspecte practice:

În lumina celor menționate, analizând practica și liniile directoare oferite de CJUE, considerăm că va fi din ce în ce mai limitată aplicarea art. 286, alin 4b) din Codul fiscal care prevede că baza de impozitare a TVA nu include penalitățile și orice alte sume solicitate pentru neîndeplinirea totală sau parțială a obligațiilor contractuale, dacă sunt percepute peste prețurile și/sau tarifele negociate.

Considerăm că această decizie are impact asupra societăților ce practică sancționarea anumitor operațiuni în cazul încălcării clauzelor contractuale convenite (similar decizia poate fi direct aplicabilă și instituțiilor publice și organismelor internaționale de drept public care sunt persoane impozabile pentru activitatea de transport de bunuri / de persoane).

Pentru mai multe detalii, vă rugăm să nu ezitați să ne contactați.



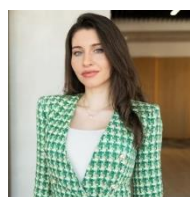
Florentina Munteanu
Partener
Reff & Asociații
fmunteanu@reff-associates.ro



Gabriela Ilie
Senior Managing Associate
Reff & Asociații
ailie@reff-associates.ro



Raluca Bâldea
Partener
Deloitte Tax
rbaldea@deloittece.com



Monica Zips
Consultant Senior
Deloitte Tax
mzips@deloittece.com

Deloitte.

Numele Deloitte se referă la organizația Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), o companie cu răspundere limitată din Marea Britanie, rețeaua globală de firme membre și persoanele juridice afiliate acestora. DTTL și firmele sale membre sunt entități juridice separate și independente. DTTL (numit în continuare și "Deloitte Global") nu furnizează servicii către clienți. Pentru a afla mai multe despre rețeaua globală a firmelor membre, vă rugăm să accesați www.deloitte.com/ro/despre. Deloitte furnizează clienților din sectorul public și privat din industrii variate servicii de audit, consultanță, servicii juridice, consultanță financiară și de managementul riscului, servicii de taxe și alte servicii adiacente. Patru din cinci companii prezente în Fortune Global 500® sunt clienți Deloitte, prin intermediul rețelei sale globale de firme membre care activează în peste 150 de țări și teritorii, oferind resurse internaționale, perspective locale și servicii de cea mai înaltă calitate pentru a rezolva probleme de business complexe. Pentru a afla mai multe despre modalitatea în care cei 244.000 de profesioniști Deloitte creează un impact vizibil în societate, vă invităm să ne urmăriți pe [Facebook](#) sau [LinkedIn](#). Reff și Asociații SCA este societate de avocați membră a Baroului București, independentă în conformitate cu reglementările aplicabile profesiei de avocat, și reprezintă rețeaua de societăți de avocați Deloitte Legal în România. Deloitte Legal înseamnă practicile juridice ale membrilor Deloitte Touche Tohmatsu Limited și afiliații acestora care oferă servicii de asistență juridică. Pentru o descriere a serviciilor de asistență juridică oferite de entitățile membre ale Deloitte Legal, vă rugăm accesați: <http://www.deloitte.com/deloittelegal>.

Acest Alert este furnizat cu titlu orientativ și nu trebuie considerat drept serviciu de consultanță. Este bine să solicitați consultanță fiscală/juridică de specialitate înainte de a întreprinde acțiuni bazate pe cuprinsul acestui document.

Această publicație conține doar informații generale și Deloitte Touche Tohmatsu Limited și firmele membre sau afiliate (numite împreună Deloitte Network) nu oferă consultanță sau servicii profesionale prin intermediul acestei publicații. Înainte de a lua orice decizie sau de a acționa într-un mod care v-ar putea afecta finanțele sau afacerea, trebuie să discutați cu un consultant profesionist. Nicio entitate a Deloitte Network nu va fi răspunzătoare pentru pierderile de orice natură suferite de către persoanele care se bazează pe aceasta publicație.

© 2022. Pentru mai multe detalii, contactați Deloitte România