﻿

**Ce trebuie să ia în considerare operatorii de transport rutier în contextul introducerii unor noi reguli care vizează activitatea internațională?**

*Material de opinie de Gabriela Ilie,* Senior Managing Associate, *și Ana Vlăsceanu, Senior Associate, Reff & Asociații | Deloitte Legal*

Sectorul transporturilor a fost marcat în ultimii ani de modificări legislative substanțiale adoptate la nivelul Uniunii Europene, care au vizat activitatea de transport rutier internațional. Este vorba despre „Pachetul de Mobilitate”, ce cuprinde o serie de reguli care au fost transpuse recent în legislația din România, și care a condus la modificarea mai multor acte normative, printre care se numără și Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, precum și Legea nr. 16/2017 privind detașarea salariaților în cadrul prestării de servicii transnaționale.

**Principalele modificări aduse Ordonanței Guvernului (OG) nr. 27/2011 privind transporturile rutiere**

Una din cele mai relevante modificări se referă la clarificarea condiției privind **sediul real și stabil pe teritoriul României** (modificări preluate din Regulamentul nr. 1055/2020 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier, ce a intrat în vigoare la data de 22 februarie 2022).

Așadar, potrivit [modificărilo](https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ro/Documents/tax/romana/TLA%20RO%20-%20CJUE%20Apcoa_mobility%20package%2016%20feb.pdf)r, cu titlu de exemplu, companiile trebuie să dețină la sediul situat pe teritoriul României originalele principalelor documente de lucru, printre care se numără și contractele de transport ale companiei, documentele referitoare la vehiculele aflate la dispoziția întreprinderii, documentele contabile, de gestionare a personalului, contractele de muncă etc., indiferent dacă acestea sunt în format electronic sau în orice alt format.

De asemenea, operatorii de transport trebuie să își organizeze activitatea parcului de vehicule în așa fel încât să se asigure că vehiculele aflate la dispoziția societății și folosite în transportul internațional se întorc la unul dintre centrele operaționale din România în termen de opt săptămâni de la plecarea acestora din țară.

Suplimentar, companiile trebuie să aibă la dispoziție în permanență și în mod obișnuit un număr de vehicule înmatriculate sau puse în circulație și autorizate pentru utilizare în România, indiferent dacă toate vehiculele respective se află în proprietatea societății sau sunt deținute în temeiul unui contract de vânzare în rate, de închiriere sau de leasing, precum și de conducători auto al căror loc de staționare obișnuit se află la un centru operațional din România. În ambele cazuri, potrivit noilor modificări, numărul acesta trebuie să fie proporțional cu volumul operațiunilor de transport efectuate de societate.

În plus, transportatorii trebuie să-și desfășoare efectiv și în permanență activitățile administrative și comerciale cu ajutorul echipamentelor și instalațiilor corespunzătoare la sediul situat în România, sediu care trebuie să îndeplinească cerințele menționate mai sus, precum și să își gestioneze operațiunile de transport efectiv și permanent, utilizând vehiculele deținute în condițiile prevăzute mai sus, cu ajutorul echipamentelor tehnice corespunzătoare situate în România.

Dincolo de chestiunile care par, mai degrabă tehnice, rezultă cu claritate faptul că aspectele care țin de îndeplinirea de către operatorul de transport a condiției unui sediu real și stabil sunt mult mai concrete. Mai mult, aspectele care țin de adecvarea numărului mijloacelor de transport la numărul efectiv de conducători auto și la volumul operațiunilor de transport efectuate de compania de transporturi sunt reglementate la un nivel mai ridicat de detaliu. Prin urmare, toate aceste elemente trebuie adecvate unul celuilalt pentru a fundamenta și susține realitatea sediului pe teritoriul României.

**Modificări aduse Legii nr. 16/2017 privind detașarea salariaților în cadrul prestării de servicii transnaționale**

Cele mai importante modificări vizează, pe de o parte, calificarea cabotajului ca fiind una din situațiile în care se aplică regulile privind detașarea în contextul prestării transnaționale de servicii și, pe de altă parte, introducerea unor reguli în funcție de care să se stabilească dacă un conducător auto întrunește condițiile pentru a fi detașat transnațional sau nu.

Așadar, cu titlu de exemplu, detașarea transnațională nu se aplică atunci când transportatorii efectuează operațiuni de transport rutier bilateral de mărfuri sau, pe lângă operațiunea de transport rutier bilateral de mărfuri, efectuează 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) ori tranzitează teritoriul unui stat membru, fără a încărca sau a descărca mărfuri ori fără a îmbarca sau a debarca persoane. Excepțiile de la aplicarea prevederilor legale privind detașarea transnațională se aplică doar în cazul în care măsura detașării transnaționale este luată în temeiul prestării de servicii transnaționale, fără a utiliza ca temei legal detașarea unui salariat la o unitate sau la o întreprindere care aparține grupului de întreprinderi.

Așadar, în cazul în care deplasările conducătorilor auto se încadrează în situațiile de mai sus, întreprinderea care face detașarea nu va fi supusă obligației de a aplica prevederile legale privind detașarea transnațională (potrivit legislației din România).

**Concluzii și recomandări**

Având în vedere specificul activității de transport internațional, referitor la toate prevederile legale menționate, este extrem de importantă, în continuare, verificarea prevederilor legale din toate celelalte state implicate în activitatea de transport internațional a unui operator de transport, pentru a asigura conformarea cu prevederile legii naționale ale fiecărui stat membru în discuție.

Mai mult,va fi extrem de important ca, în cel mai scurt timp, operatorii de transport să analizeze întreaga activitate derulată (inclusiv fiecare deplasare/segment de transport), pentru a stabili care vor fi prevederile legale ce vor trebui aplicate și dacă se impune regândirea activității sau restructurarea acesteia, inclusiv cu privire la remunerația acordată conducătorilor auto.

Acest aspect va fi cu atât mai stringent cu cât, în cazul promulgării [legii pentru anularea unor obligații fiscale și pentru modificarea unor acte normative](http://www.cdep.ro/pls/proiecte/upl_pck2015.proiect?cam=2&idp=19552), urmează a se modifica inclusiv Codul fiscal, stabilind noi reguli de taxare a prestațiilor în bani de care beneficiază conducătorii auto care efectuează operațiuni de transport internațional. Concret, potrivit proiectului de act normativ, sumele de bani primite de șoferi în contextul deplasărilor (în țară sau în străinătate), altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare, pot beneficia de un tratament fiscal favorabil, indiferent de structura juridică aleasă pentru documentarea deplasărilor (cum ar fi clauză de mobilitate, delegare detașare transnațională), precum și orice alte sume de aceeași natură. Însă proiectul introduce un plafon suplimentar celui existent, respectiv trei salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat.