

București, 27 mai 2024

În atenția:

Domnului Marcel Ioan Boloș

Ministru

Ministerul Finanțelor

Doamnei Nicoleta Mioara Cîrciumaru

Președinte

Autoritatea Națională de Administrare Fiscală

Domnului Gheorghe Constantinescu

Director General Adjunct

Direcția Generală Antifraudă Fiscală

Ref: Recomandările AmCham România privind sistemul RO e-Transport

Stimate domnule Ministru Boloș,
Stimată doamnă Președinte Cîrciumaru,
Stimate domnule Director Constantinescu,

În numele Camerei de Comerț Americane din România (AmCham România), prin Comitetului de Fiscalitate, vă aducem la cunoștință o serie de aspecte sesizate de comunitatea de afaceri pe care o reprezentăm ca urmare a analizării modificărilor legislative aduse Ordonanței de Urgență nr. 41/2022 (*sistemul RO e-Transport*) prin Ordonanța de Urgență nr. 115/2023, respectiv Ordonanța de Urgență 43/2024.

De asemenea, vă transmitem un prim punct de vedere cu privire la proiectul de Ordin pentru aprobarea Procedurii de utilizare și funcționare a sistemului RO e-Transport, publicat recent la secțiunea Transparență Decizională de pe site-ul ANAF.

Cu titlu general, reprezentanții AmCham România înțeleg necesitatea unui sistem electronic de monitorizare a transporturilor rutiere în timp real în vederea atingerii obiectivelor strategice de reducere a evaziunii fiscale și a decalajului de TVA. Cu toate acestea, subliniem că în aproximativ o lună de zile (i.e. începând cu 1 iulie 2024) va înceta perioada de grație aplicabilă pentru sancțiunile aferente transporturilor internaționale rutiere de bunuri. Având în vedere că aceste măsuri vor aduce obligații administrative suplimentare pentru

majoritatea operatorilor economici care efectuează transporturi internaționale de bunuri vrem să aducem în prim-plan:

- o necesitate urgentă de a reanaliza extinderea sistemului RO e-Transport din prisma principiilor liberei circulații a mărfurilor în comerțul intra-Unional și luând în considerare că un sistem similar implementat în Ungaria (sistemul EKAER) a făcut obiectul unei proceduri de infringement pentru încălcarea unor principii fundamentale (neutralitate, proporționalitate și liberă circulație a mărfurilor).
- ordinul și procedura au fost publicate foarte târziu, ceea ce ar putea genera dificultăți în aplicare și conformare. Există, astfel, o necesitate urgentă de a asigura o înțelegere clară și uniformă a noilor prevederi, astfel încât toate părțile implicate să fie în deplină conformitate cu normele stabilite;

Page | 2

Considerăm că este important ca organele fiscale să ia în considerare o serie de aspecte suplimentare esențiale în conturarea formei finale a sistemului RO e-Transport:

- 1. Procedura actualizată pentru transporturile internaționale de bunuri:** am dori să subliniem că prin Ordinul președintelui ANAF și al președintelui Autorității Vamale Române nr. 2.545/6.316/2022, a fost aprobată procedura de utilizare și funcționare a sistemului național de monitorizare a transporturilor de bunuri cu risc fiscal ridicat. Cu toate acestea, la acest moment, încă nu a fost publicată în Monitorul Oficial o Procedură actualizată care să acopere și transporturile internaționale de bunuri.

În data de 17 mai 2024, a fost publicată la secțiunea transparență decizională Procedura actualizată. Așa cum am precizat anterior, publicarea unei proceduri actualizate după intrarea în vigoare a obligației de raportare pentru transporturile internaționale instituită prin OUG 115/ 2023 și cu aproximativ o lună înainte de aplicarea sancțiunilor face extrem de dificilă conformarea de către întreg mediul de afaceri.

Reprezentanții AmCham România au revizuit proiectul legislativ menționat (Procedura actualizată) și au identificat câteva aspecte de ordin tehnic care considerăm că ar necesita clarificari:

Declararea transporturilor de bunuri în sistemul RO e-Transport (art. 2, alin (1) din Procedură):

- Se face referire doar la transporturile pe teritoriul național privind bunuri cu risc fiscal ridicat. Cu toate acestea, art. 2, pct. 9 a fost modificat prin OUG 115/2023 și face referire la toate tipurile de bunuri transportate. Ar trebui clarificată prevederea și pentru transporturile internaționale de bunuri.

Transporturi multi-modale (art. 2, alin (14) din Procedură):

- Se menționează că pentru bunurile transportate la nivel național cu mijloace de transport diferite: naval, feroviar, maritim, rutier, în sistemul RO e-Transport se va declara doar componenta de transport rutier. Considerăm necesară includerea unor clarificări privind transporturile multi-modale internaționale (respectiv bunuri introduse pe teritoriul României pe cale maritimă/aeriană/feroviară, care ulterior sunt

transportate pe cale rutieră până la locul de descărcare pe teritoriul României). În acest sens, ar trebui avut în vedere și faptul că definițiile actuale de la art. 2, pct. 9 din OUG 41/2022 menționează în cazul achizițiilor intracomunitare sau importului obligația de declarare este de la punctul de trecere a frontierei/ de la locul de import și până la locul de descărcare.

Date declarate în sistemul RO e-Transport (art. 3 alin. (1) din Procedură)

- Denumirea (comercială a) bunurilor poate fi raportată în Sistemul RO e-Transport în limba în care este menționată pe documentele care însoțesc transportul (ex: engleză, germană) sau este obligatoriu să se raporteze în limba română? Dacă trebuie raportată în limba română, trebuie ca și documentele care însoțesc transportul să fie redactate în limba română?
- Sunt necesare clarificări în situația în care se transportă pachete de produse pentru care nu există informații detaliate la nivel de produs. Spre exemplu, se achiziționează intracomunitar un pachet de produse (ex: pachet compus dintr-o ceașcă ceramică, dulciuri, alte alimente, pudră cacao, jucării etc.), fiecare produs având propriul cod tarifar. Există însă informații despre valoare și greutate netă/brută doar **la nivel de pachet**, nu pentru fiecare produs în parte. Cum se raportează în acest caz informațiile în Sistemul RO e-Transport?

Declararea ambalajelor în sistemul RO e-Transport (art. 3, pct. 8 din Procedură):

- Se menționează că masa brută ia în considerare masa netă a bunurilor transportate precum și masa ambalajelor necesare comercializării. Ar trebui aduse clarificări suplimentare cu privire la ambalajele care circulă fără facturare (spre exemplu, paletți, sticle, containere, alte ambalaje). Aceste ambalaje nu se declară în registrul non-transferurilor din perspectivă TVA. Dacă analizăm un transport internațional de paletți (e.g. returnare paletți ca urmare a unei livrări / achiziții intra-comunitare de bunuri) care depășește 500 kg, va exista obligație de declarare în sistemul RO e-Transport sau nu?
- În cazul în care pe un europalet sunt încărcate mai multe produse, cum se determină greutatea brută a fiecărui produs? Se alocă proporțional greutatea ambalajului/europaletului pe fiecare produs în parte?

Clarificări cu privire la bunurile returnate (prevederile art. 3, alin (11) – (13) din Procedura):

- Cu privire la alin. (11) – de clarificat că această regulă generală se aplică pentru toate tipurile de bunuri nerecepționate (atât bunuri cu risc fiscal, cât și bunuri fără risc) precum și pentru toate tipurile de transport (național și internațional).
- Cu privire la alin. (12) - prevederea face referire doar la situația unui transport internațional de bunuri având un furnizor din România. Ar trebui clarificat dacă aceeași regulă se aplică și în situația returului ulterior efectuat de un beneficiar din România (în aceeași ipoteză a transportului internațional), de ex. în cazul unei achiziții intracomunitare.

Posibilitatea de editare a datelor de către transportatorul extern (art. 4 din Procedură):

- Conform prevederilor art. 8, para 1[^]1 OUG 41/2022, organizatorul transportului sau operatorul de transport trebuie să actualizeze, în perioada de valabilitate a codului UIT, informațiile privind identificarea vehiculului de transport rutier ori de câte ori acestea se modifică. Conform, art. 4 din Procedură se menționează că actualizarea informațiilor se realizează prin contul propriu din SPV. Cu toate acestea, din punct de vedere tehnic, nu este posibil ca aceste date să fie actualizate de organizatorul transportului sau operatorul de transport nerezident care nu are acces și nici obligația de a se înregistra în SPV, fie în nume propriu, fie printr-un reprezentant legal. Considerăm necesare aducerea unor clarifica pentru a reglementa situațiile în care organizatorul / operatorul de transport sunt societăți nerezidente

Page | 4

Transmiterea datelor în sistemul RO e-Transport (art. 6, alin (5) – (8) din Procedură):

- Conform acestor prevederi, dacă nu sunt identificate erori de validare asupra fișierului XML se aplică semnătura electronică a Ministerului Finanțelor și va fi transmis declarantului sub forma unei arhive de tip zip. În varianta actuală a sistemului nu se aplică semnătura electronică a MF, nu se generează un fișier XML sau arhiva zip. De clarificat dacă aceste prevederi vor rămâne în vigoare în varianta finala RO e-Transport.

Notificarea părților implicate (art. 7 din Procedură):

- Prevederea face referire doar la transportul pe teritoriul național al bunurilor cu risc fiscal ridicat. Considerăm că o prevedere similară ar trebui să existe și pentru transportul internațional de bunuri.

Obligativitatea interconectării dispozitivelor GPS care aparțin unui transport internațional cu sistemele informatice ale ANAF (Art. 8 alin (2) și art. 11 din Procedură):

- În situația în care anumite bunuri sunt livrate în România prin firme de transport nerezidente/ internaționale este obligatoriu (conform prevederilor art. 82 și 83 din OUG 41/2022) ca vehiculele de transport să fie dotate cu sisteme GPS și, mai important, să realizeze, prin modulul informatic furnizat de CNIF, interconectarea cu sistemul ANAF. Având în vedere că importatorul/beneficiarul bunurilor livrate nu are posibilitatea de a controla conformarea transportatorului cu aceste reguli, considerăm necesară o clarificare cu privire la regimul contravențional aplicabil în aceste situații. Mai precis, ar trebui confirmat dacă amenziile asupra operatorului de transport și a șoferului vor fi aplicabile în situația de față și faptul că importatorul/ beneficiarul nu va avea nicio sancțiune în acest caz.
- În cazul unui transportator străin care optează pentru utilizarea telefoanelor mobile pentru transmitere date poziționare GPS, mai sunt necesare acele declarații C001 pentru obținere certificate de server? Sau

este suficientă transmiterea datelor de poziționare GPS prin intermediul aplicațiilor mobile eTransport GPS de pe telefoanele mobile pe care au fost instalate în prealabil module informatice puse la dispoziție de către CNIF?

- 2. Regimul sancțiunilor:** apreciem drept benefică modificarea adusă sistemului de contravenții prin Ordonanța de urgență 43/2024 – respectiv neaplicarea sancțiunii complementare de confiscare a contravalorii bunurilor nedeclarate în cazul verificărilor ulterioare încheierii transportului de bunuri, dacă acestea au fost înregistrate în contabilitatea utilizatorilor și în documentele justificate aferente. Această actualizare reflectă un pas important în direcția unei abordări mai echilibrate și mai proporționale a sistemului de sancțiuni.

Ne punem la dispoziția dumneavoastră pentru discutarea aplicată și în detaliu a acestor inadvertențe cu o delegație a comunității AmCham. Pentru confirmare și pentru stabilirea detaliilor organizatorice, vă stăm la dispoziție prin Ana-Maria Ciobanu, Advocacy & External Relations Manager, AmCham Romania, amciobanu@amcham.ro, 0746.26.24.26.

Vă rugăm să contactați pe abordarea constructivă și pe sprijinul AmCham România în avansarea obiectivelor prioritare care se regăsesc atât pe agenda Guvernului, cât și a mediului privat.

Cu aleasă considerație,

Vlad Boeriu

Președinte, Comitetul de Fiscalitate

AmCham România