

ARILOG Asociația Română de Logistică

Str. Gral Alexandru Radovici nr. 16, et. 5,
interfon 015, sector 2, București
tel. +40 740 199 919; e-mail: office@arilog.ro; www.arilog.ro



Nr. 220 / 06.03.2024

În atenția Ministerului de Finanțe
Agenția Națională de Administrare Fiscală
Direcția Generală Antifraudă Fiscală

Domnului Director General Adjunct Gheorghe Constantinescu

În atenția Guvernului României
Domnului Consilier Ovidiu Gheorghe

Ref. Sistemul RO e-Transport

Stimate domnule Constantinescu,

Stimate domnule Gheorghe,

În urma întâlnirii avute în data de 20.02.2024, la sediul Ministerului de Finanțe, reprezentanții asociației noastre, ARILOG, au fost prezenți la discuțiile cu privire la modificarea și sincronizarea legislației Sistemului RO e-Transport cu realitățile cu care se confruntă mediul de business. Vă mulțumim pentru deschiderea în a actualiza legislația și vă asigurăm de deplina noastră colaborare și în continuare.

Vă trimitem în continuare câteva propuneri, în urma consultării pe care am avut-o cu membrii asociației noastre.

**Propunere de modificare O.U.G. nr. 41/2022 și a Ordinului comun nr. 6316/2545/2022
Asociația ARILOG**

I. Contextul propunerilor

De la intrarea în vigoare și până în prezent a O.U.G. nr. 41/2022 cu modificările și completările ulterioare, cu procedura din 2022 de utilizare și funcționare aprobată prin Ordinul comun nr. 6316/2022 emis de Autoritatea Vamală Română și nr. 2545/2022 emis de A.N.A.F., sistemul național privind monitorizarea transporturilor rutiere de bunuri RO e-Transport, a arătat deficiențe practice și operaționale de aplicare în rândul operatorilor economici implicați în lanțul de logistică și transport.

În special, aplicarea O.U.G. nr. 41/2022 a afectat negativ raporturile contractuale dintre entitățile private care au aplicat regulile INCOTERMS în comerțul cotidian. După cum se cunoaște, aceste reguli INCOTERMS pre-stabilesc un set de drepturi și obligații specific, de la caz la caz, aplicat la modalitatea de livrare și transport a bunurilor, realizarea formalităților vamale, etc., pentru simplificarea juridică și operațională a raporturilor comerciale și juridice dintre părți.

ARILOG Asociația Română de Logistică

Str. Gral Alexandru Radovici nr. 16, et. 5,
interfon 015, sector 2, București
tel. +40 740 199 919; e-mail: office@arilog.ro; www.arilog.ro



De asemenea, aplicarea O.U.G. nr. 41/2022 a interferat cu modalitatea în care operatorii economici realizează operațiuni comerciale – de cele mai multe ori prin aplicații sau instrumente online.

Frecvența aplicării regulilor INCOTERMS în raporturile contractuale și frecvența cu care operațiunile comerciale de vânzare se realizează online trebuie analizată, luată în calcul și integrată din punct de vedere operațional și juridic în sistemul RO e-Transport – cu respectarea obiectivelor pe care acest proiect îl propune, însă cu fluidizarea și operaționalizarea comerțului și a actorilor relevanți.

Prin definiție, operațiunile comerciale online presupun livrarea produsului la destinație, la locația comunicată de beneficiar/destinatar către operatorul economic care vinde respectivul produs. Tot prin definiție, conform regulii INCOTERMS DAP (*Delivered at place*), operatorul economic care vinde produsul se angajează să îl livreze la locația beneficiarului, asumându-și și organizarea și costul transportului.

1. Modele de business incompatibile cu actuala reglementare RO e-Transport

Realitatea din teren ne arată că, în foarte multe situații, comerțul modern presupune stocuri virtuale practicate de marii operatori economici – platforma online poate fi în Europa, dar marfa în sine poate fi situată în orice depozit din lume (*i.e.*, “Market place”) și poate fi livrată (cazul cel mai des întâlnit) prin intermediul unor furnizori de curierat care utilizează în general transport multimodal (*i.e.*, aerian-rutier).

Un exemplu relevant și ușor de înțeles ar fi platforma online Amazon, înțelegându-se ca acest exemplu este foarte răspândit în practică în cadrul oricărei companii care deține mai multe capacități de producție în țări diferite și care își centralizează operațiunile de vânzări pe platforme online pe care clientul plasează comanda.

Modelul Amazon folosește un algoritm prin care produsele de clasa A și B+ (primele două cele mai bine vândute produse, stabilite după volumele de vânzare), sunt ținute în depozitul propriu iar cele de clasa B, C, D, sunt ținute în depozitele furnizorului Amazon. Astfel, cantitățile din depozitele Amazon sunt limitate pentru ca Amazon să nu aibă o expunere financiară prea mare. Doar articolele aflate în promoție sau noi (exemplu telefoanele mobile lansate de curând) sunt în cantități mai mari, în depozitele Amazon.

În comerțul de zi cu zi poate apărea scenariul în care un cumpărător plasează o comandă de valoare mare/cantitate mare, ocazie în care pot apărea următoarele situații (din perspectiva organelor care aplică/verifică aplicarea și conformitatea cu O.U.G. nr. 41/2022 – *i.e.*, ANAF):

- ❖ Cantitatea totală se găsește în depozitul respectiv al Amazon– situația 1;
- ❖ Amazon deține în depozitul propriu o cantitate parțială, și decide (din motive economice) să aștepte transferul diferenței dintr-un alt depozit (al furnizorului Amazon) pentru întregire comandă - situația 2;
- ❖ Amazon deține în depozitul propriu o cantitate parțială, și decide (din motive economice) să aștepte integrarea de la furnizor (unul sau mai mulți) - situația 3;
- ❖ Amazon deține în depozitul propriu o cantitate parțială, iar pe motive de volum și timp de livrare se decide livrarea din două sau mai multe locații proprii sau terți (de la unul sau mai mulți furnizori în regim de *dropshipping* (*e.g. marketplace* online este un tip de site de

ARILOG Asociația Română de Logistică

Str. Gral Alexandru Radovici nr. 16, et. 5,
interfon 015, sector 2, București
tel. +40 740 199 919; e-mail: office@arilog.ro; www.arilog.ro



- comerț electronic unde informațiile despre produs sau serviciu sunt furnizate de mai multe terțe părți, în timp ce tranzacțiile sunt prelucrate de către operatorul pieței) - situația 4;
- ❖ Cantitatea este zero în depozitul Amazon, însă furnizorul Amazon are cantitate în stoc, astfel încât Amazon decide livrare de la furnizor pe site (furnizorul știe cu ce va trimite, însă destinatarul nu are niciun fel de raport juridic/comercial sau de altă natură cu acesta) - situația 5;
- ❖ Produsul este în regim *marketplace* (e.g. *marketplace* online este un tip de site de comerț electronic unde informațiile despre produs sau serviciu sunt furnizate de mai multe terțe părți, în timp ce tranzacțiile sunt prelucrate de către operatorul pieței.) – situația 6.

Din punct de vedere practic, în cazurile descrise la 1, 2, 3, deși este dificil, se poate ajunge la un anumit control al comenzilor, însă doar dacă livrarea se face direct, de către Amazon. Pe de altă parte, în cazurile 4, 5 și 6, nu se cunosc (*i.e.*, de către beneficiar) detalii despre livrare până când expediția nu ajunge la locația de destinație comunicată de destinatar.

Mai mult decât atât, la fel ca în transportul aerian, există parteneriate și alianțe între curieri și transportatori pe diferite segmente de livrare – și este imposibil de identificat mijlocul de transport sau momentul în care acesta sosește.

Inclusiv în România există companii românești de transport, dar și străine, care colaborează/prestează servicii de transport/curierat pentru Amazon în Europa și fac transferuri de la un depozit la altul sau fac transfer la aeroporturi. Tot astfel, companii de curierat precum DHL, TNT, Fedex, etc. colaborează cu transportatori subcontractanți pentru a face transferurile de la un depozit la aeroport pentru încărcare și schimbă semiremorcile între ele în diferite puncte geografice.

Distinct de exemplul cu Amazon de mai sus, este des întâlnit în practică situația ca, pentru achizițiile B2B pe platforme web (online) sau cu comenzi date prin interfața la companii mari cu fabrici în mai multe țări, în funcție de stocuri, să se aloce comenzile (de obicei partide mici) pe diferite capacități de producție. Astfel, o singură comandă poate veni în trei livrări la date diferite, chiar din trei puncte de expediție, pentru aceeași comandă urmând ca factura să fie primită pe cantitatea totală conform comenzii.

2. Neintegrarea condițiilor de livrare INCOTERMS în sistemul RO e-Transport

Este adevărat că INCOTERMS și condițiile simplificate de livrare sau obligațiile pe care și le asumă vânzătorul/cumpărătorul vizează preponderent relații pe orizontală, între privați. Însă tot la fel de adevărat este că inclusiv în relațiile pe verticală (dintre stat/autorități publice și privați/contribuabili) aceste condiții simplificate reprezintă veritabile prevederi contractuale opozabile autorităților publice de control.

De exemplu, în situația comerțului internațional de mărfuri, obligația de plată a taxelor și tarifelor vamale și/sau de realizare a formalităților vamale aferente livrării se stabilește de organele statale abilitate în sarcina persoanei care din punct de vedere contractual și-a asumat o astfel de obligație, având în vedere condițiile de livrare INCOTERMS.

Cu toate acestea, deși sistemul RO e-Transport vizează *per se* (și) comerțul internațional de mărfuri și transporturile aferente, în mod artificial acesta nu are în vedere (pe verticală, similar ca în cazul

ARILOG Asociația Română de Logistică

Str. Gral Alexandru Radovici nr. 16, et. 5,
interfon 015, sector 2, București
tel. +40 740 199 919; e-mail: office@arilog.ro; www.arilog.ro



formalităților vamale) responsabilitățile vânzătorului/cumpărătorului *în oglindă* cu înțelegerea comercială și juridică dintre aceștia stabilită (pe orizontală) conform regulilor INCOTERMS.

Cu alte cuvinte, în actuala reglementare, sistemul RO e-Transport generează responsabilitate și răspundere juridică în sarcina unor entități, deși acestea nu au fost asumate de aceste entități în raporturile cu partenerii comerciali. Mai mult decât atât, din cauza actualei reglementări, o anumită operațiune juridică referitoare la transport ajunge să fie dublată din punct de vedere juridic de ambele părți contractuale – *e.g.* atât de vânzător, deoarece s-a obligat conform INCOTERMS să asigure transportul și toate formalitățile aferente, cât și de cumpărător, deși a transferat această responsabilitate pe verticală vânzătorului, deoarece pe verticală acesta este ținut să îndeplinească formalitățile referitoare la transport din cauza faptului că acesta reprezintă beneficiar în înțelesul reglementării RO e-Transport.

Astfel, în cazul importurilor DAP (*Delivered at place*), beneficiarul responsabil să declare bunurile conform OUG 41/2022 este în situația în care:

- Beneficiarul nu organizează transportul, marfa/bunurile fiind proprietatea furnizorului până la momentul la care acestea ajung la destinație;
- Furnizorul nu organizează transportul cu companii din România – în cele mai multe cazuri, acesta are înțelegeri cu companii locale, care la rândul lor au contracte cu transportatori din România dar nu numai;
- În funcție de cantitatea comandată, furnizorul poate alege mai multe metode de transport (curierat, grupaj, camion complet);
- Expeditorul poate trimite cantitatea pentru factura unică în tranșe parțiale, din diferite locații de depozitare, iar astfel beneficiarul este ținut conform legii să declare bunurile, deși nu are niciodată o relație directă cu organizatorul de transport (*i.e.*, nici pentru desemnare/contractare a transportului, nici pe parcursul executării contractului).

Situațiile descrise succint mai sus nu reprezintă cazuri izolate. Din datele obținute de la Camera de Comerț și Industrie a României, în anul 2023, în România au avut loc 31143 operațiuni de import și 10777 operațiuni de export. Din statisticile obținute de la membrii ARILOG, companii de logistică și curierat, circa 90% din volumele de grupaj care sosesc la import, transportate atât utilizând transferuri cu curieri, cât și transportatori, sunt în condiția de livrare DAP (*Delivered at place*).

care sosesc la import sunt în condiția de livrare DAP (*Delivered at place*).

II. Propuneri de modificare a O.U.G. nr. 41/2022 și a Ordinului comun nr. 6316/2545/2022

Având în vedere contextul descris mai sus și consecințele negative pe care acesta îl produce în lanțul de logistică și transport, propunerile concrete ARILOG sunt de modificare a O.U.G. nr. 41/2022 și a Ordinului comun nr. 6316/2545/2022 astfel încât acest blocaj și inechități să fie depășite.

Propunerile noastre au în vedere scopul urmărit de reglementările în vigoare pentru implementarea sistemului RO E-Transport, însă corectează/amendează aceste reglementări astfel încât **(i)** să existe o excepție de la prevederile art. 8 și art. 8¹ din O.U.G. nr. 41/2022 în ceea ce privește situația în care organizatorul de transport este un operator economic înmatriculat în străinătate, **(ii)** excepția să se aplice beneficiarilor prevăzuți utilizatorilor prevăzuți la art. 8 lit. d) și art. 81 lit. d) din O.U.G.

ARILOG Asociația Română de Logistica

Str. Gral Alexandru Radovici nr. 16, et. 5,
interfon 015, sector 2, București
tel. +40 740 199 919; e-mail: office@arilog.ro; www.arilog.ro



nr. 41/2022, și (iii) implică faptul că utilizatorii respectivi vor menționa în Sistemul RO e-Transport (doar) numărul comenzii și faptul că transportul este efectuat de expeditor, în caz contrar fiind aplicabile sancțiunile prevăzute de O.U.G. nr. 41/2022.

În concret, propunem ca după art. 8³ din O.U.G nr. 41/2022 să fie introdus un nou articol, cu următorul conținut:

Art. 8⁴

Prin excepție de la prevederile art. 8 și art. 8¹, în situația în care organizatorul de transport este un operator economic înmatriculat în alt stat decât România, iar transportul se realizează în sistem grupaj/curierat, obligația declarării în Sistemul RO e-Transport ce revine utilizatorilor prevăzuți la art. 8 lit. d) și art. 8¹ lit. d) se aplică numai cu privire la datele referitoare la numărul comenzii plasate, cu excluderea celorlalte date prevăzute la art. 4 alin. (1) lit. a), cu condiția ca utilizatorii respectivi să menționeze în Sistemul RO e-Transport faptul că transportul este efectuat de expeditorul cu care aceștia nu au un raport juridic direct și să se asigure că numărul de comandă este menționat în documentele de însoțire a transportului, în termen de maximum 15 zile de la confirmarea comenzii.

De asemenea, în consecința celor de mai sus, propunem ca art. 9 din O.U.G 41/2022 să se modifice cu următorul conținut (i.e., modificările fiind marcate cu culoarea roșie):

(1) Utilizatorii prevăzuți la art. 8 alin. (1) declară în sistemul RO e-Transport, prin opțiune, datele referitoare la transporturile de bunuri cu risc fiscal ridicat începând cu data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență.

(2) Începând cu data de 1 iulie 2022, utilizatorii prevăzuți la art. 8 alin. (1) sunt obligați să declare în Sistemul RO e-Transport datele referitoare la transporturile de bunuri cu risc fiscal ridicat, astfel încât să poată fi identificate prin codul UIT.

(3) Utilizatorii prevăzuți la art. 8¹ sunt obligați să declare în Sistemul RO e-Transport datele referitoare la transporturile internaționale de bunuri, astfel încât să poată fi identificate prin codul UIT.

(4) Utilizatorii prevăzuți la art. 8⁴ sunt obligați să declare în Sistemul RO e-Transport numărul de comandă referitoare la transporturile de bunuri cu risc fiscal ridicat/transporturile internaționale de bunuri, în condițiile prevăzute la art. 8⁴.

Observație:

Alineatul 4 este introdus pentru a acomoda modificarea de la Art. 8⁴

Suplimentar și tot în consecința celor de mai sus, propunem ca art. 13¹ din O.U.G 41/2022 să se modifice cu următorul conținut (i.e., modificările fiind marcate cu culoarea roșie):

*N.B. Având în vedere că art. 13 din actuala reglementare a OUG 41/2022 va fi abrogat la 01.07.2024 și înlocuit cu art. 13¹, propunerile de modificări au fost făcute pe acest din urmă articol.

(1) Următoarele fapte constituie contravenții, dacă nu sunt săvârșite în astfel de condiții încât, potrivit legii penale, să fie considerate infracțiuni:

a) nerespectarea prevederilor art. 9 alin. (2), (3) și (4), art. 11 alin. (2) și (4);

b) declararea în Sistemul RO e-Transport a unor cantități diferite de cele care fac obiectul transportului de bunuri;

- c) nerespectarea prevederilor art. 8 alin. (11), (13) și (2), art. 11 alin. (3) și art. 12;
- d) nerespectarea de către conducătorul vehiculului de transport a prevederilor art. 8³ și art. 10 alin. (1);
- e) nerespectarea de către operatorul de transport a prevederilor art. 8².
- (2) Contravențiile prevăzute la alin. (1) lit. a) și b) se sancționează cu amendă de la 10.000 de lei la 50.000 de lei în cazul persoanelor fizice sau cu amendă de la 20.000 de lei la 100.000 de lei în cazul persoanelor juridice, precum și confiscarea contravalorii bunurilor nedeclarate.
- (3) Contravențiile prevăzute la alin. (1) lit. c) și e) se sancționează cu amendă de la 10.000 de lei la 50.000 de lei în cazul persoanelor fizice sau cu amendă de la 20.000 de lei la 100.000 de lei în cazul persoanelor juridice.
- (4) Contravențiile prevăzute la alin. (1) lit. d) se sancționează cu amendă de la 5.000 de lei la 10.000 de lei.

Observatie:

Alineatul 4 este introdus pentru a acomoda modificarea de la Art. 8⁴ și 9⁴.

În măsura în ca propunerile ARILOG de modificare a OUG 41/2022 sunt acceptate, art. 2 alin. 2 din Ordinul comun nr. 6316/2545/2022 va trebui să includă și trimiterea la art. 8⁴, astfel:

**NB: Modificarea propusă are în vedere (și) modificările/amendamentele prognozate a fi aduse asupra Ordinului comun nr. 6316/2545/2022 astfel încât acesta să reflecte intrarea în vigoare a unor prevederi cuprinse deja în OUG 41/2022 sau în actele normative de modificare.*

(2) Declararea transporturilor de bunuri în Sistemul RO e-Transport se face de operatorii economici prevăzuți la art. 8 alin. (1), art. 8¹ și art. 8⁴ din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, cu modificările și completările ulterioare, în nume propriu sau prin reprezentant legal, prin reprezentant desemnat ori prin împuternicit.

III. Aplicarea practică/operatională a propunerilor de modificare

Soluția practică/operatională pe care o propunem pentru situația excepțională a grupajelor/serviciilor de curierat este construirea (*i.e.*, de către Ministerul de Finanțe) a unei extensii a sistemului RO e-Transport, fie în mod integrat în sistem, fie separat dar în legătură cu acesta, prin care beneficiarii la care se referă punctul II de mai sus și cărora li se aplică exceptarea să declare numărul de comandă și furnizorul.

În felul acesta se realizează ambele deziderate (i) pe de-o parte, transporturile care nu sunt în sistem grupaj/curierat (*i.e.*, adică transporturile *full truck*) rămân guvernate de prevederile O.U.G. nr. 41/2022, fără să fie aplicabile exceptările descrise la punctul II de mai sus și cu aplicarea deplină a tuturor obligațiilor referitoare la (toate) datele pe care utilizatorii trebuie să le introducă în sistemul RO e-Transport și (ii) pe de altă parte, transporturile sistem grupaj/curierat aflate în afara controlului beneficiarilor mărfurilor (din punct de vedere al modalității de organizare) sunt guvernate de o extensie – integrată sau separată de sistemul RO e-Transport.

Beneficiarii care fac obiectul exceptării [cazul (ii) de mai sus] vor avea obligația să se asigure că numărul de comandă este inserat cel puțin în documentul de transport CMR, în factura pentru comanda

ARILOG Asociația Română de Logistică

Str. Gral Alexandru Radovici nr. 16, et. 5,
interfon 015, sector 2, București
tel. +40 740 199 919; e-mail: office@arilog.ro; www.arilog.ro



respectivă, *packing list* și documentul AWB. Șoferul va prezenta numărul de comenzi respective – fie la intrarea pe teritoriul național, fie ulterior, oricând până la momentul la care ajunge la primul depozit în România. Din acel moment – deci după ajungerea mărfurilor respective la primul depozit – organizatorii de transport vor declara în extensia descrisă mai sus, în nume propriu și independent, detalii despre trasabilitatea mărfurilor în rețea pe teritoriul național al României (numărul de înmatriculare și greutatea brută a expediției). Astfel, organizatorii de transport vor raporta către ANAF cu o anumită frecvență, în extensia sistemului RO e-Transport, detalii despre trasabilitatea mărfurilor în rețea pe teritoriul național al României și vor actualiza detaliile în timp real, pentru toate mărfurile care tranzitează mai multe depozite.

IV. Alte propuneri de modificări

Propunem ca art. 13¹ din O.U.G 41/2022 să se modifice cu următorul conținut (*i.e.*, modificările fiind marcate cu culoarea roșie):

**N.B. Având în vedere că art. 13 din actuala reglementare a OUG 41/2022 va fi abrogat la 01.07.2024 și înlocuit cu art. 13¹, propunerile de modificări au fost făcute pe acest din urmă articol.*

(2) *Contravențiunile prevăzute la alin. (1) lit. a) și b) se sancționează amendă de la [●500] de lei la [10000●] de lei în cazul persoanelor fizice sau cu amendă de la [1000●] de lei la [50000] de lei în cazul persoanelor juridice, precum și confiscarea contravalorii bunurilor nedeclarate.*

(3) *Contravențiunile prevăzute la alin. (1) lit. c) și e) se sancționează cu amendă de la [500●] de lei la [10000●] de lei în cazul persoanelor fizice sau cu amendă de la [1000●] de lei la [50000●] de lei în cazul persoanelor juridice.*

(4) *Contravențiunile prevăzute la alin. (1) lit. d) se sancționează cu amendă de la [500●] de lei la [10000●]*

Rămânem în așteptarea răspunsului dumneavoastră și ne exprimăm disponibilitatea pentru discuții productive.

Cu stimă,

Paul Niță - Președinte

ARILOG – Asociația Română de Logistică

office@arilog.ro | 0740 199 919 | www.arilog.ro

Adresă de corespondență: Str. Gral Alexandru Radovici nr. 16, et. 5, ap. 15, sector 2, București, 020694