

Noticias legales

Mayo de 2013

A continuación encontrarán noticias sobre novedades jurídicas recientes. Por cualquier información adicional pueden dirigirse a info@mezzeria.com.uy.

Índice

- Se ha extendido el plazo de vigencia de reducción de IVA
 - Ajustes en los montos de las multas en materia de contravención tributaria
 - Forma de cálculo de las horas extras. Una sentencia de la Suprema Corte de Justicia
 - Buenas noticias en materia de negociación colectiva
 - El proyecto de nuevo Código Aduanero Uruguayo
 - Seguridad de la aviación
 - Transporte terrestre de carga
 - De nuestra casa
 - Servicios gastronómicos prestados por restaurantes, bares, cantinas, confiterías, cafeterías, salones de té y similares, o por hoteles, moteles, apart hoteles, hosterías, estancias turísticas, hoteles de campo, granjas turísticas, posadas de campo, casas de campo y camping hostels, siempre que dichas prestaciones no integren el concepto de hospedaje.
 - Servicios de catering para la realización de fiestas y eventos.
 - Servicios para fiestas y eventos, no incluidos en el literal anterior.
 - Arrendamientos de vehículos sin chofer.-
- El nuevo plazo de vigencia de dicha reducción ha sido llevado ahora al 31 de julio de 2013.

Se ha extendido el plazo de vigencia de reducción de IVA

El plazo de reducción de la tasa del Impuesto al Valor Agregado aplicable a determinadas operaciones realizadas por personas físicas no residentes abonadas mediante tarjetas de débito o crédito, emitidas en el exterior, venció el 31 de marzo de 2013. Las operaciones comprendidas eran:

Ajustes en los montos de las multas en materia de contravención tributaria

La contravención es la violación de leyes o reglamentos, dictados por órganos competentes, que establecen deberes formales en materia tributaria. También se define como contravención la realización de actos tendientes a obstaculizar las tareas de determinación y fiscalización de la Administración.

Tel/ Fax: (598) 2 908 3333*
Plaza Independencia 831 of 405
11100 – Montevideo Uruguay
info@mezzeria.com.uy

Recientemente se han ajustado los montos mínimos y máximos de esta infracción para 2013: entre \$ 250 y \$ 5.180 (pesos uruguayos cinco mil ciento ochenta).

Forma de cálculo de las horas extras. Una sentencia de la Suprema Corte de Justicia

Una sentencia reciente de la SCJ trató un tema de gran interés práctico. Se trata de cómo se calcula una hora extra en el caso de un empleado que cobra su salario base y comisiones por ventas. ¿El valor de la hora extra debe incluir ambos conceptos o solo el primero?

La cuestión ha sido tratada por los Tribunales de Apelaciones del Trabajo con decisiones dispares. Esa disparidad se encuentra también en la votación de esta sentencia, en que hay dos ministros de la SCJ que no compartieron el criterio a nuestro juicio correcto.

La mayoría de la SCJ entendió que no debe tenerse en cuenta las comisiones para llegar al valor horario sobre el que se aplica el recargo por trabajo extraordinario. Hay un argumento de texto importante. La ley de horas extras remite al "valor hora" que cobra el empleado para hacer la liquidación del rubro. Y claramente las comisiones no integran el valor hora del salario.

En esta cuestión no es relevante discutir si las comisiones tienen o no naturaleza salarial, cuestión que no se duda. Sino interpretar la norma con precisión.

Un elemento que debe tenerse especialmente es que dos tercios de la SCJ no comparte la posición a nuestro juicio correcta, por lo que la actual mayoría a favor de esa posición puede ser circunstancial, es decir, pasajera. Es un punto que merece la pena monitorear.

Buenas noticias en materia de negociación colectiva

Con retraso y en forma parcial el Poder Ejecutivo ha recogido en un proyecto de ley las

recomendaciones del Comité de Libertad Sindical de la OIT, producto de una queja que en ese ámbito presentaron representantes empresariales uruguayos.

En esta oportunidad trataremos solo dos de las modificaciones propuestas a la Ley de Negociación Colectiva vigente (LNC). En posteriores entregas analizaremos otros aspectos también importantes de la iniciativa.

La primera cuestión importante tiene que ver con la dinámica de la negociación colectiva. Actualmente, si en una empresa no existe sindicato, la negociación con la empresa será llevada adelante por el sindicato de rama de actividad. El proyecto elimina la siguiente oración del artículo 14: "En la negociación colectiva de empresa, cuando no exista organización de los trabajadores, la legitimación para negociar recaerá en la organización más representativa de nivel superior." Y de esta manera serán los trabajadores en esa empresa específica los que designen quiénes serán sus representantes al momento de negociar. Esto determina que no se les imponga a los empleados representantes pertenecientes a un nivel superior de negociación, que pueden eventualmente no ser representativos de los empleados de esa empresa.

Actualmente, un convenio colectivo con un plazo específico de vigencia mantiene sus efectos más allá de dicho plazo salvo que las partes hubieran dispuesto otra cosa. Son muchos los convenios, entonces, en que se da la situación extraña de que haya un plazo de vigencia irrelevante, al carecer de previsiones sobre qué sucede con los beneficios luego de expirado el convenio; y entonces esos beneficios se mantienen. Con la modificación propuesta desaparece esa suerte de prórroga automática y serán siempre las partes pactantes quienes decidan sobre las consecuencias de la extinción del plazo del convenio. Esto le otorga a las partes, particularmente al sector empleador, más libertad al encarar la eventual negociación de

un nuevo convenio luego de la expiración del plazo del anterior.

El proyecto de nuevo Código Aduanero Uruguayo

A raíz de la suscripción del Código Aduanero del Mercosur (CAM) el Uruguay comenzó a analizar la redacción de un nuevo código nacional en la materia. Las razones fueron varias, pero nos referimos aquí a dos. Por un lado, actualizar las normas aduaneras ya que el código actualmente vigente data de fines de 1984, incluyendo además en un solo cuerpo las infracciones aduaneras y el procedimiento judicial aduanero. Por otro, introducir algunas disposiciones que atenuaran potenciales aspectos no convenientes para nuestro país contenidos en el CAM.

En el proceso de elaboración participó el sector privado, en particular un grupo de abogados, entre los que se encontraba el Dr. Ricardo Mezzera, y de despachantes de aduana.

Luego de que ese Anteproyecto fuera enviado por el Poder Ejecutivo al Parlamento, el mismo grupo de profesionales realizó importantes nuevos aportes. El día 26 de abril de este año fueron entregados al Director Nacional de Aduana, Cr. Enrique Canon, esos nuevos aportes. Confiamos sean un insumo tenido en cuenta por los parlamentarios uruguayos.

Seguridad de la aviación

Recientemente se ha emitido reglamentación en materia de seguridad de la aviación contra actos de interferencia ilícita (AVSEC). Se trata de una norma muy amplia que las aerolíneas deben tener especialmente presente. En esta oportunidad recordaremos algunas disposiciones atinentes a la obligación en materia de Programas de Seguridad de Explotador Aéreo (PSA) que toda aerolínea deben tener.

Todo PSEA debe ser presentado por escrito para su aprobación por parte de la DINACIA. Dichos programas deben ajustarse a modelos que tanto esta reglamentación como la OACI tienen previstos. Las aerolíneas deben designar un funcionario responsable de las actividades AVSEC, además de tener planes de contingencia que al menos incluyan lo siguiente:

- medidas y procedimientos a seguir en caso de secuestro de aeronave, sabotaje y amenaza de bomba;
- procedimientos en vuelo cuando se encuentre o se suponga que haya a bordo de una aeronave un objeto sospechoso;
- evacuación y registro de la aeronave en tierra;
- medidas de seguridad especiales que deberán aplicarse durante períodos de intensificación de la amenaza y/o de vuelos y rutas que presenten riesgos.

El programa básico podrá ser modificado para acomodarse a los requisitos operacionales del explotador aéreo, si las medidas alternativas propuestas por el explotador aéreo igualan o mejoran los requisitos del programa normalizado antes mencionado. Todos los eventuales requisitos alternativos deben ser requeridos por el explotador aéreo por escrito y aprobados por la Dirección AVSEC de la DINACIA antes de ser instituidos.

Transporte terrestre de carga

Se han ajustado los requisitos en materia de identificación, idoneidad y honorabilidad de los propietarios, personal directivo y de alto nivel gerencial de las empresas de transporte profesional de cargas por carretera.

- Si la empresa es una Sociedad en Comandita por Acciones o Sociedad Anónima, deberá tener acciones nominativas.
- A los Propietarios, Accionistas, Socios, Directores y Gerentes de la empresa se les exigirá la presentación del Certificado de Habilitación Policial y además los Propietarios,

Accionistas y Socios deberán presentar su Estado de Responsabilidad Patrimonial.

- Al menos uno de los Directores o Gerentes de la empresa deberá acreditar como mínimo 3 años de experiencia en la actividad de transporte de cargas, mediante certificado expedido por el Banco de Previsión Social (BPS).
- En caso que ninguno de los Directores o Gerentes pueda dar cumplimiento a lo establecido en el apartado anterior, la empresa podrá contratar un Representante Técnico que deberá figurar en la planilla de personal de la empresa, inscrita en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, el que necesariamente deberá cumplir con dicha exigencia.
- La empresa deberá incluir y mantener en la planilla de personal presentada ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS), al menos un conductor que, a la fecha de inscripción de la misma, haya realizado y culminado satisfactoriamente un curso de capacitación y formación profesional para conductores de vehículos de carga de carretera, en una institución reconocida a nivel nacional o internacional. Dicho curso deberá estar avalado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y por la entidad gremial más representativa de los empresarios y de los trabajadores del transporte de carga.
- Más allá de lo anterior, la empresa deberá presentar un cronograma de capacitación y formación continua para la totalidad de sus conductores profesionales según la planilla inscrita en el MTSS, que deberá desarrollarse en un plazo máximo de 2 años a partir de la fecha de su inscripción en la Dirección Nacional de Transporte.

De nuestra casa

En los siguientes links encontrarán dos entrevistas realizadas por radio El Espectador al Dr. Ricardo Mezzera. En ellas se tratan algunos aspectos jurídicos que toda empresa

debe tener presente antes de comenzar su actividad.

<http://www.espectadornegocios.com/core.php?m=amp&nw=ODY0ODU=>

<http://www.espectadornegocios.com/core.php?m=amp&nw=ODY1NDY=>