

## EXPUNERE DE MOTIVE

Perioada post 1989 a transformat sectorul transporturilor maritime din România într-un subiect delicat. Scopul acestei propuneri legislative este de a scoate în evidență utilitatea acestui sector de activitate fără de care comerțul internațional ar fi imposibil, modul în care transportul maritim este promovat de Comisia Europeană și modalitățile în care este susținut de statele membre ale Uniunii Europene.

Europa a conștientizat importanța transportului maritim. Documentul care afirmă strategia Uniunii Europene în transporturi, Cartea Albă “Politica europeană de transport pentru anul 2010: Momentul deciziei” accentuează importanța esențială a serviciilor din transportul maritim pentru economia Comunității. 90% din totalitatea transportului dintre Comunitate și restul lumii se desfășoară pe mare. Navigația de cabotaj Short Sea Shipping reprezintă 69% din volumul de mărfuri transportat între statele membre (acest procent este 41 dacă este inclus transportul local). Transportul maritim comunitar și activitățile conexe generate sunt considerate ca fiind printre cele mai importante din lume.

Europa a reactionat, la un moment dat, în fața accentuării trendului descendent al tonajului maritim înmatriculat sub pavilioane europene.

Comisia Europeană a înțeles că menținerea navelor sigure, operate de echipaje complete în deplină siguranță și respect față de normele de mediu, sub pavilion comunitar devine o sarcină mult prea dificilă fără ajutorul statelor membre. Comisia a schitat pentru prima oară în 1989, adăugit și revizuit ulterior în 1997 și 2004, orizontul legislativ în care statele membre au putut să elaboreze pachetele legislative menite să mențină cât se poate de multe nave sub pavilion European.

Această intenție s-a materializat sub forma Comunicării Comisiei Europene cu titlul “Ghid de aplicare al ajutorului de stat în transportul maritim”. Prin acest document, tratând subiectul atât de sensibil al ajutorului de stat, Comisia a intenționat să realizeze un “teren de joc” unitar pentru industria europeană a transportului maritim, încercând să armonizeze perspectivele statelor membre asupra catorva puncte de interes.

- activități eligibile;
- regimul de proprietate pe care trebuie să-l aibă navele subiect al regimului maritim special;
- modalitatea de calcul al impozitului;
- modalitatea de calcul a impozitului pe câștigurile de capital;

- durata minima a regimului maritim special ;
- cerinta de pavilion ;
- alte masuri menite sa protejeze forta de munca europeana.

Incepand cu 1996, nu mai putin de 17 state apartinand Uniunii europene sau zonei Economice Europene au adoptat politici de sprijinire a transportului maritim, .Se disting 3 categorii de politici fiscale in shipping:

1. Taxa unica de tonaj (regim maritime special in care impozitarea se face pe baza tonajului navei);
2. Masuri de stimulare fiscala (dispozitii fiscale speciale pentru industria transporturilor maritime);
3. Politici fiscale fara exceptii pentru shipping dar caracterizate de cote de impozitare extreme de scazute.

Ținând cont de perioada de criza globala, de povara care apasă pe bugetul României, acest material isi propune sa trateze subiectul taxei unice de tonaj ca masura simpla de stimulare a transportului maritim, a carei implementare nu ar aduce costuri bugetare de nedorit.

### **Taxa unica de tonaj(Tonnage Tax)**

Avantajul principal al taxei unice de tonaj este nivelul extreme de scazut al taxei, cateodata in termeni reali, sub 1%, in conditiile in care industria transporturilor maritime merge bine.

In esenta, taxa se calculează pe baza tonajului registru, multiplicată cu o cotă fixă al profitului estimat: pe tonă, în comparație cu taxarea profitului rezultat de pe urma exploatării comerciale a navei.

Este caracteristic tuturor schemelor de calcul aplicate în statele membre o schemă regresivă de calcul pentru ca navele mai mici au o rată de profit mai mare per tonă în comparative cu cele mari.

Deși, in principiu, taxa de tonaj este similară în Europa, există diferențe în ceea ce privește baza de calcul a profitului estimat și sub alte câteva aspecte.

### **Referitor la activitățile eligibile:**

<b>Comisia Europeană</b>		Acest document contine viziunea Comisiei Europene aplicată activității “transportului maritime” așa cum este definit in Reglementarea (EEC) no. 4055/86 (1) si conform Reglementării (EEC) no. 3577/92(2),ceea ce inseamna “transportului de marfuri și persoane pe mare”. Documentul se mai refera, in anumite parti, si la remorcaj si drenaj.
--------------------------	--	--

		Comisia Europeana ia în considerație toate ajutoarele acordate de statele membre prin resursele de stat in favoarea transportului maritime. Aceasta include orice avantaj financiar, conferit in orice forma, finantat de orice autoritate publica (indiferent daca este la nivel national, regional, provincial, departamental sau local). În acest scop, "autoritățile publice" pot include întreprinderi publice și bănci controlate de stat. Aranjamentele prin care statul garanteaza imprumuturi sau alte fonduri de bancile comerciale pot sa fie supuse sensului definitiei acestui ajutor.
<b>Modelul Olandez</b>	Belgia, Bulgaria, Danemarca, Finlanda, Franța, Germania, Irlanda, Italia, Olanda, Polonia, Norvegia, Spania, Suedia, Marea Britanie	Se aplică activității de transport maritim internațional de mărfuri și persoane. Remorcajul și dragajul sunt activități eligibile in condiția în care, peste 50% din activitate se derulează pe mare liberă;
<b>Modelul Grecesc</b>	Cipru, Malta, Grecia	Se aplică activități de transport maritim internațional; Remorcajul și dragajul sunt eligibile in conditia in care, peste 50% din activitate se deruleaza in mare libera(Cipru);
<b>Regimul Maritim Special Român</b>		Comaniile de navigatie care solicita regimul maritime special trebuie sa aiba ca unic obiect de activitate transportul international de marfuri si/sau persoane si care exploateaza exclusive nave inscrise in regimul maritime special.

**Referitor la cine poate aplica:**

<b>Comisia Europeana</b>		Comisia Europeana nu face nici o distinctie intre tipurile de beneficiar in termenii structurii lor legale (indiferent daca este vorba de companii, parteneriate sau persoane individuale), nici intre proprietate publica sau private si orice referire la companii va trebui facuta pentru a include toate tipurile de entitate legala.
<b>Modelul Olandez</b>	Belgia, Bulgaria, Danemarca, Finlanda,	Antreprenori, persoane fizice, fundatii, parteneriate, persoane juridice.

	Franta, Germania, Irlanda, Italia, Olanda, Polonia, Norvegia, Spania, Suedia, UK.	
<b>Modelul Grecesc</b>	Cipru, Malta, Grecia	Antreprenori, persoane fizice, fundatii, parteneriate persoane juridice (Grecia, Cipru); Entitati legale, calificate ca "Organizatii de shipping autorizate", fundatii, corporatii, parteneriate, orice alta persoana juridica care deruleaza activitati de transport maritime si care isi stabileste un sediu in Malta.
<b>Regimul Maritim Special Roman</b>		Pentru a fi admisa sa functioneze in regimul special maritime, compania de navigatie trebuie sa indeplineasca cumulative urmatoarele conditii: a) sa fie infiintata ca persoana juridică română sau straina si organizata ca societate comerciala;

**Referitor la navele eligibile/Tipurile de proprietate:**

<b>Comisia Europeana</b>		Comisia Europeana nu face nici o distinctie intre tipurile de beneficiar in termenii structurii lor legale (indiferent daca este vorba de companii, parteneriate sau persoane individuale), nici intre proprietate publica sau private si orice referire la companii va trebui facuta prentu a include toate tipurile de entitate legala.
<b>Modelul Olandez</b>	Belgia, Bulgaria, Danemarca, Finlanda, Franta, Germania, Irlanda, Italia, Olanda, Polonia, Norvegia, Spania, Suedia, Marea Britanie	Se aplică armatorilor cu nave in proprietate sau in navlosire in bareboat; Norvegia: o companie eligibila trebuie sa aiba in proprietate cel putin o nava sau cel putin 3% dintr-o companie sau parteneriat aflate in regim special de tonaj; Norvegia: Navele navlosite in Time/Charter sunt eligibile; Belgia, Spania, Marea Britanie: max 75% din tonajul total al companiei navlosit in Time/Charter;
<b>Modelul Grecesc</b>	Cipru, Malta, Grecia	Navele sunt inregistrate in Cipru/Grecia; Malta: Regimul se aplica tonajului inregistrat in Malta, nave peste 1000 tone;
<b>Regimul Maritim Special</b>		Companiile de navigatie care au obtinut certificatul de functionare in regimul special maritime pot opera navele numai daca sunt

<b>Roman</b>		indeplinite cumulative urmatoarele conditii: a) sa fie proprietatea acestora sau sa fie navlosite de acestea ca nave nude pe o perioada de cel putin 5 ani;
--------------	--	--

**Referitor la perioada minima a RSM (Lock-up period):**

<b>Comisia Europeana</b>		
<b>Modelul Olandez</b>	Belgia, Bulgaria, Danemarca, Finlanda, Franta, Germania, Irlanda, Italia, Olanda, Polonia, Norvegia, Spania, Suedia, Marea Britanie	Optiunea pentru sistemul taxei unice de tonaj se face in primul an in care subiectul este angajat in activitati de shipping si este definitiva pentru 10 ani, indiferent de optiune; Belgia, Norvegia, Spania, Marea Britanie: optiunea se face pentru 10 ani, in orice moment al activitatii subiectului; Bulgaria, Polonia: Optiune fixa, 5 ani; Conditii particulare de reintrare;
<b>Modelul Grecesc</b>	Cipru, Malta, Grecia	Grecia, Malta: sistem obligatoriu pentru armatorii greci/maltezi; Cipru: sistem obligatoriu pentru navele de pavilion cipriot, opțional pentru rest;
<b>Regimul Maritim Special Roman</b>		<i>Companiile de navigație care solicita intrarea in regimul maritime special din Romania trebuie sa ia in considerare aceasta optiune pentru o perioada de minimum 10 ani</i>

**Referitor la câștigurile de capital:**

<b>Comisia Europeana</b>		Comisia Europeana considera justificata optiunea mai multor state membre care au luat masuri speciale pentru a-și îmbunătăți climatul fiscal pentru armatori, incluzând, de exemplu, amortizarea accelerată asupra investițiilor în vapoare sau dreptul de a păstra profiturile înregistrate din vânzarea navelor pentru un număr de ani în baza scutirii de taxe, cu condiția ca aceste profituri să fie reinvestite în nave.
--------------------------	--	--

<b>Modelul Olandez</b>	Belgia, Bulgaria, Danemarca, Finlanda, Franta, Germania, Irlanda, Italia, Olanda, Polonia, Norvegia, Spania, Suedia, Marea Britanie	Câștigurile de capital nu sunt subiect al taxării adiționale; Există răspundere impozitabilă pentru veniturile obținute înainte de intrarea în RSM; Franța: câștigurile de capital se impozitează; Polonia: câștigurile de capital se impozitează cu 15%, se acordă excepții în cazul profitului reinvestit în modernizare sau reînnoirea flotei; Danemarca: câștigurile de capital neimpozitate de la 1 ianuarie 2007;
<b>Modelul Grecesc</b>	Cipru, Grecia, Malta	Castigurile de capital nu sunt supuse taxarii;
<b>Regimul Special Maritim Român</b>		<i>Aționarii și asociații, persoane fizice sau juridice, cărora li se cuvin dividende pentru capitalul pe care l-au atribuit spre valorificare companiilor de navigație care funcționează în regim special maritime, sunt exonerate de plata impozitului pe dividendele aferente profitului realizat exclusiv din activitatea de transport maritim internațional.</i>

**Referitor la obligativitatea pavilionului:**

<b>Comisia Europeana</b>		Ajutorul de stat poate fi acordat în general numai cu privire la navele ce sunt înmatriculate în registrele statelor membre. Totuși, în anumite cazuri excepționale, ajutorul poate fi acordat cu privire la navele înmatriculate în register conform punctului trei al Anexei, cu condiția: - să respecte standardele internaționale și legea comunitară, inclusiv pe cele legate de securitate, siguranță, ecologie, și condițiile de lucru la bord. - să fie exploatate de Comunitate. - Armatorul are sediul în Comunitate iar statul membru demonstrează că registrul contribuie direct la obiectivele menționate mai sus. În plus, măsurile de ajutor pentru pavilion neutru pot fi aprobate în anumite cazuri excepționale acolo unde este clar demonstrat un beneficiu pentru Comunitate.
--------------------------	--	---

		<p>marime a navei, fiind stabilite 6 categorii de dimensiuni;</p> <p>Coeficientii se multipliaza cu tonajul brut taxabil;</p> <p>Taxa se calculeaza functie de varsta navei (Grecia);</p> <p>Cipru: navele sunt clasificate pe 4 grupe de tonaj;</p> <p>Se aplică reduceri pentru navele cu o varsta mai mica de 10 ani, reduceri aditionale se acorda in cazul managementului cipriot;</p> <p>Dividendele sunt scutite de impozit;</p> <p>Malta: navele sunt clasificate pe 8 grupe de tonaj, sumele obtinute pot fi corectate functie de tonajul adiacent.</p>
<b>Regimul Special Maritim Român</b>		<p><i>Baza de calcul este tonajul net al navei;</i></p> <p><i>Navele impartite pe 5 categorii, functie de dimensiuni;</i></p> <p><i>Se considera un profit estimat cu rata regresivă pe categorii de nave;</i></p> <p><i>Calculul estimat al profitului se taxeaza conform legislatiei, pentru persoane fizice sau juridice;</i></p> <p><i>Se acordă cote de exonerări, functie de varsta navei.</i></p>

Conform prevederilor art.76 alin.(3) din Constituția României, republicată, propunem dezbateră și adoptarea proiectului de lege în procedură de urgență, stabilit potrivit Regulamentului fiecărei Camere.

Inițiator,

Dep. Iusein Ibram - Grupul Minorităților

Dep. Janca Julian - Grupul P.S.D.

Dep. POPOV DUȘAN - min.

Dep. AMET ALEVIN - Minorități

Dep. TUOȘA CĂMHOARU

Dep. Poncelet Stefan - Minorități

Dep. Zisopol Dragos - Minorități

Dep. GURGU MIRCEA PD-L

Dep. GANT OVIDIU VIATOR