

AVIZ
referitor la propunerea legislativă privind
regimul special maritim

Analizând **propunerea legislativă privind regimul special maritim**, transmisă de Secretarul General al Senatului cu adresa nr.B598 din 26.10.2010,

CONSILIUL LEGISLATIV

În temeiul art.2 alin.1 lit.a) din Legea nr.73/1993, republicată și art.46(2) din Regulamentul de organizare și funcționare a Consiliului Legislativ,

Avizează favorabil propunerea legislativă, cu următoarele observații și propuneri:

1. Propunerea legislativă are ca obiect de reglementare instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim internațional, în scopul asigurării condițiilor de redresare, modernizare, înnoire și dezvoltare a flotei maritime comerciale românești, al creșterii prestigiului pavilionului românesc pe piața internațională a transportului maritim și al atragerii de noi surse la bugetul de stat.

Propunerea legislativă se înscrie în categoria legilor ordinare, prima Cameră sesizată fiind Senatul, în conformitate cu prevederile art.75 alin.(1) din Constituție, republicată.

2. **Din punct de vedere al dreptului european**, demersul legislativ de față, fără a-și propune transpunerea vreunui act european, cade sub incidența documentelor programatice ale UE ce statuează asupra coordonatelor de dezvoltare și, respectiv, ale priorităților *Politicii europene în domeniul transporturilor* - în sectorul **transporturilor maritime**, care vizează, prin excelență, asigurarea **siguranței maritime**, precum și **menținerea unei piețe deschise a acestui tip de transport**, îndeosebi printr-o **competitivitate crescută a acesteia**.

De altfel, preocupările inițiale ale Comunității Europene, și mai apoi ale Uniunii Europene în această din urmă problemă, s-au concretizat prin dispunerea de măsuri legate direct de **politica privind**

concurența, în contextul sprijinirii intereselor maritime ale Uniunii, dată fiind importanța vitală a serviciilor de transport maritim pentru economia europeană, recunoscută ca atare de Carta Albă „Politica în domeniul transporturilor până în 2010: momentul deciziei”.

În acest sens, așa cum menționează și inițiatorii prezentei propuneri legislative în cuprinsul *instrumentului de prezentare și motivare*, prezintă o relevanță aparte **Comunicarea C (2004) 43 a Comisiei Europene** privitoare la ***Linii Directoare Comunitare privind ajutorul de stat în domeniul transportului maritim***, publicată în JO C nr.013 din 17.01.2004, ca document programatic, pe care se și **fundamentează, de altfel, elaborarea propunerii legislative.**

Într-adevăr, **Comunicarea C (2004) 43**, înlocuind precedentele *Linii directoare* din 1997, vizează fixarea limitelor în cadrul cărora poate fi aprobat de către Comisie **ajutorul de stat acordat în sectorul transporturilor maritime**, în conformitate cu regulile și procedurile comunitare în **domeniul concurenței** - cu referire la *ajutorul de stat*, stabilite *inițial* în condițiile **art.86 și 87 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană (TCE)** și *ulterior*, după intrarea în vigoare a **Tratatului de la Lisabona**, de cerințele stabilite de prevederile **art.107 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (TFUE).**

În acest sens, cu referire strictă la prevederile **dreptului originar european în materia transporturilor**, tangente și cu problematica **acordării ajutoarelor de stat**, menționăm că, potrivit dispozițiilor **art.96 din TFUE**, **„exceptând cazul în care există autorizare din partea Comisiei, se interzice aplicarea de către un stat membru a unor tarife și condiții care includ orice element de sprijin sau de protecție în beneficiul uneia sau mai multor întreprinderi sau industrii anume, pentru transporturi efectuate în cadrul Uniunii”.**

Din această perspectivă, în lumina **importanței** pe care o prezintă transporturile europene, într-o manieră generală și cu deosebire *transportul maritim*, în cadrul Pieței Interne a Uniunii Europene **sunt permise asemenea ajutoare de stat** pe care Comisia Europeană le poate autoriza, însa cu respectarea unor cerințe stricte, prestabilite la nivel european, în special de legislația UE din domeniul concurenței - materie în care organismele europene exercită **competențe exclusive**, conform prevederilor **art.3 din TFUE**, în acord însă cu ***Politica comună a transporturilor***.

Astfel, potrivit noilor ***Linii directoare revizuite în 2004, schemele de ajutor de stat în domeniul transportului maritim***, și care pot include orice tip de avantaj financiar, indiferent de formă, finanțat

de autoritățile publice, **nu trebuie să conducă la cheltuieli pentru economiile altor state membre, evitându-se riscurile distorsiunii concurenței dintre statele UE, în detrimentul interesului comun.** Mai mult, aceste orientări generale își propun să **contribuie la creșterea transparenței, precum și la identificarea schemelor de ajutor de stat care pot fi introduse în sprijinul intereselor maritime ale Comunității, având ca finalitate: îmbunătățirea siguranței, eficienței, securității și nivelului de protecției a mediului în domeniul transportului maritim; încurajarea înregistrării și re-înregistrării sub pavilionul statelor membre, consolidarea rețelei maritime din statele membre, în paralel cu menținerea unei flote competitive pe piețele mondiale; menținerea și îmbunătățirea know-how-ului în domeniul maritim și de promovare a marinarilor europeni; promovarea de noi servicii în domeniul transportului naval pe distanțe scurte, în acord cu Carta Albă a politicii de transport a UE.**

Aplicabile activităților de **transport maritim**, atât în ceea ce privește *bunurile*, cât și *persoanele*, așa cum sunt acestea definite în **Regulamentul (CE) nr.4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 privind aplicarea principiului libertății de a furniza servicii de transport maritim între statele membre și între statele membre și statele extra-comunitare, și respectiv în Regulamentul (CE) nr.3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 privind aplicarea principiului libertății de a furniza servicii de transport maritim între statele membre (cabotaj maritim), cu referire la eventualele **măsuri fiscale** ce pot fi acordate de către statele membre *companiilor proprietare de nave*, **Liniile directe** consemnează mai întâi de toate *gradul crescut de convergență în abordarea statelor referitoare la acordarea ajutoarelor de stat în domeniul transportului naval*, ceea ce s-a concretizat în adoptarea unor **măsuri speciale menite a îmbunătăți climatul fiscal pentru aceste companii.****

Totodată, Liniile directe statuează asupra faptului că *măsurile de natura reducerilor de taxe care se aplică în mod special transportului naval, ca de altfel și sistemul de înlocuire a sistemului normal de taxare corporatiste printr-o taxă de tonaj*, sunt considerate în ansamblul lor **ajutoare de stat**, care sunt **susceptibile de a fi aprobate în considerarea pavilionului vasului**, respectiv în beneficiul **navelor ce figurează în înregistrările Statelor Membre**, în condițiile în care obiectivul pregnant al acordării acestor ajutoare în cadrul *Politicii comune a transporturilor maritime* îl constituie **promovarea competitivității flotelor comunitare pe piața mondială.**

De altfel, ansamblul acestor exigențe și norme europene ce se circumscriu **acquis-ului comunitar în materia transporturilor în general**, și în cea a **transportului maritim în special**, inclusiv în ceea ce privește problematica **acordării ajutoarelor de stat**, se regăsesc și se aplică corespunzător în ordinea juridică națională a României, **legislația românească de profil fiind compatibilă și armonizată cu cerințele acquis-ului incident**, îndeplinindu-se astfel de către statul român angajamentele asumate față de UE, *inițial prin Documentul de poziție* corespunzător **Cap.9 de negociere - Politica în domeniul Transporturilor și ulterior, prin Tratatul de aderare**, așa cum a fost ratificat prin **Legea nr.157/2005**.

3. Referitor la soluțiile preconizate prin prezenta propunere legislativă, semnalăm că în cea mai mare măsură acestea **reprezintă de fapt o reiterare a dispozițiilor inițiale ale Ordonanței Guvernului nr.116/1998** privind instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim internațional, dispoziții care **corespundeau realităților de dinaintea declanșării procesului de negociere a aderării la UE**.

Acest act normativ, pe măsura parcurgerii etapelor ce au precedat aderarea efectivă la UE, a suferit numeroase modificări și completări, mai cu seamă din perspectiva necesității armonizării legislației naționale cu reglementările UE.

Astfel, cu ocazia aprobării prin Legea nr.231/2004, respectiva ordonanță a suferit intervenții legislative majore, modificându-se inclusiv titlul său, care a fost adecvat noilor realități: „**ORDONANȚĂ privind dezvoltarea și modernizarea parcului de nave sub pavilion român destinate transportului public**”.

Aceste schimbări majore aduse formei inițiale a ordonanței au fost justificate de Comisia pentru Industrii și Servicii a Camerei Deputaților prin existența **Reglementării Comisiei Europene nr.1540/1998 privind stabilirea de noi regulamente pentru subvenționarea construcției de nave**, a **Ordinului Consiliului Concurenței nr.176 din 24 octombrie 2003 pentru punerea în aplicare a Instrucțiunilor privind autorizarea ajutoarelor de stat în domeniul transportului aerian și a Instrucțiunilor privind autorizarea ajutoarelor de stat acordate în domeniul transportului maritim**, precum și a **Legii nr.571/2003 privind Codul fiscal**.

Comisia sus-menționată a propus un raport privind admiterea proiectului de lege pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr.116/1998, însă cu modificările și completările respective, care

vizau: acordarea de facilități pentru dezvoltarea flotei sub pavilion român, atât pentru navele maritime, cât și pentru cele de navigație interioară; stabilirea facilităților care se pot acorda pentru dezvoltarea flotei sub pavilion român; eliminarea unor prevederi reglementate prin alte acte normative, în special prin **Ordonanța Guvernului nr.42/1997 privind transportul naval**, aprobată prin Legea nr.412/2003, cu modificările și completările ulterioare.

Ca urmare, ținându-se seama de reglementările naționale apărute între timp, precum și de imperativul armonizării legislației naționale cu legislația comunitară, a fost necesar să se regândească întreaga structură a Ordonanței Guvernului nr.116/1998.

Actualmente, Ordonanța Guvernului nr.116/1998, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.231/2004, cu modificările ulterioare, alături de ***Regulamentul de aplicare a prevederilor sale***, aprobat prin **Hotărârea Guvernului nr.1391/2004**, constituie cadrul legal, principal, aliniat cerințelor și normelor UE, prin care ***statul acordă sprijin financiar pentru modernizarea și dezvoltarea parcului de nave care arborează pavilionul român***, atât în cazul construcțiilor de nave noi, cât și în cel de modernizare a navelor existente.

Având în vedere cele arătate mai sus, sugerăm să se revadă soluțiile legislative propuse, urmând a se stabili și care sunt relațiile între acesta și celelalte acte normative în domeniu, cum ar fi **Ordonanța Guvernului nr.116/1998** privind dezvoltarea și modernizarea parcului de nave sub pavilion român destinate transportului public, **Ordonanța Guvernului nr.42/1997** privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare, sau **Legea nr.571/2003** privind Codul fiscal și a se elimina eventualele paralelisme.

4. Sub rezerva celor arătate la pct.3 supra, formulăm următoarele observații și propuneri:

a) având în vedere că propunerea legislativă definește o serie de expresii („transport maritim internațional”, la art.2; „navlosirea unei nave”, la art.4 alin.(1); „regim special maritim”, la art.5; „valoarea de intrare a mijloacelor fixe”, la art.19 lit.c)), pentru respectarea uzanței redactării actelor normative care conțin definiții, propunem comasarea tuturor acestor definiții, în cadrul art.2, care să aibă următoarea **parte introductivă**:

„Art.2. - În înțelesul prezentei legi, expresiile de mai jos au următoarea semnificație:”.

În continuare, urmează a se enumera expresiile care se definesc, în ordine alfabetică, marcate cu litere mici;

b) la **art.3 alin.(2)**, întrucât prezenta propunere legislativă are caracter de **lege specială** în raport cu Ordonanța Guvernului nr.42/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, propunem eliminarea sintagmei „în sensul prezentei legi”, care este superfluă.

La **alin.(3)**, întrucât art.13 alin.(1) stabilește condițiile care trebuie îndeplinite cumulativ de către compania de navigație pentru ca aceasta să fie înregistrată în regimul special maritim, printre care figurează, la lit.b), și condiția să aibă ca unic obiect de activitate transportul **maritim** internațional de mărfuri și/sau persoane, iar înscrierea navelor este prevăzută la art.10 alin.(6) a se realiza în **registru matricol** al acestora, ca o consecință a înregistrării companiilor de navigație în registrul de regim special maritim ținut de Autoritatea Navală Română, propunem eliminarea textului.

La fel, la **alin.(4)**, propunem eliminarea textului, întrucât durata funcționării în regimul special maritim, de 10 ani, este prevăzută la art.13 alin.(1) lit.d);

c) la **art.5**, din considerente de ordin gramatical, este necesară înlocuirea sintagmei „companiilor de navigație maritime” prin sintagma „companiilor de navigație **maritimă**”.

Totodată, sugerăm revederea conținutului definiției, întrucât pe de o parte, facilitățile nu se acordă oricăror companii de navigație maritimă, ci doar acelor **care îndeplinesc cumulativ condițiile prevăzute la art.13 alin.(1)**, iar pe de altă parte, este impropriu spus că facilitățile se acordă „navelor” (de pildă, scutirea de la plata taxei asupra mijloacelor de transport se acordă proprietarului navei, nu navei în sine);

d) la **art.6 partea introductivă**, pentru corelare cu art.10 alin.(1), propunem înlocuirea sintagmei „înregistrării în acest regim” prin formularea „înregistrării în **registru prevăzut la art.10 alin.(1)**”.

La **lit.d)**, întrucât, potrivit art.38 alin.(3) din Legea nr.24/2000, republicată, nu este permisă prezentarea unor explicații prin folosirea parantezelor, propunem înlocuirea sintagmei „exploatarea navelor (inclusiv combustibili, lubrefianți)” prin formularea „exploatarea navelor, inclusiv combustibili **sau lubrifianți**”;

e) la **art.7**, contextul impune înlocuirea sintagmei „servicii efectuate acestor nave” prin sintagma „servicii efectuate **la aceste nave**”;

f) la **art.8**, pentru o exprimare corectă din punct de vedere gramatical, este necesară înlocuirea expresiei „sunt exonerate” prin expresia „sunt **exonerati**”;

g) la **art.9 alin.(3)**, atât pentru un stil normativ adecvat, cât și pentru corelare cu titlul și conținutul anexei, dar și pentru a învedera apartenența anexei la lege, propunem următoarea formulare:

„(3) Taxa anuală pe tonajul net al navelor se face venit la bugetul de stat. Metodologia de calcul al taxei anuale pe tonajul net al navelor și al altor taxe este prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezenta lege”;

h) la **art.10 alin.(1)**, întrucât Autoritatea Navală Română are atribuțiile prevăzute la art.7 lit.a)-x) din Ordonanța Guvernului nr.42/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, precum și, așa cum dispune lit.y) a aceluiași articol, „alte atribuții stabilite prin actul normativ de organizare și funcționare a Autorității”, iar atribuția ținerii registrului de regim special maritim nu figurează nici printre atribuțiile enumerate la art.7 din ordonanța menționată, nici printre cele stabilite de Hotărârea Guvernului nr.245/2003, sugerăm revederea normei propuse, referitor la entitatea care ține registrul respectiv.

Formulăm aceeași observație și pentru **art.11** și toate situațiile asemănătoare, acolo unde este cazul.

La **alin.(2)**, pentru respectarea modalității de marcare a structurilor anexei, ca și pentru evitarea unei exprimări superflue, propunem înlocuirea sintagmei „lit.b) din anexa la prezenta lege” prin sintagma „lit.**B** din anexă”.

La **alin.(3)**, întrucât propunerea legislativă face vorbire despre înregistrarea companiilor de navigație în regimul special maritim (Cap.IV), nu a navelor, recomandăm reanalizarea normei propuse sub aspectul prevederii acceptării navei în acest regim.

Menționăm că, așa cum am arătat la lit.b) supra, navele se înscriu în registrul matricol al navelor, conform art.10 alin.(6).

La **alin.(5)**, pentru unitate terminologică cu alin.(1), propunem înlocuirea sintagmei „registrul cu regim special maritim” prin sintagma „registrul de regim special maritim”;

i) la **art.11 alin.(1)**, întrucât textul propunerii legislative urmează să devină text de lege, este necesară înlocuirea sintagmei „prezentei propuneri legislative” prin expresia „prezentei legi”.

Formulăm aceeași observație și pentru **art.24**.

La **alin.(3)**, este necesară înlocuirea sintagmei „ordin al ministrului transporturilor” prin sintagma „ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii”.

Menționăm că denumirea actuală a organului de specialitate al administrației publice centrale al cărui conducător emite ordinul despre care face vorbire textul este, potrivit Hotărârii Guvernului nr.76/2009, cu modificările ulterioare, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Reiterăm această observație și pentru **art.17**;

i) la **art.15 alin.(1) lit.d)**, semnalăm că **art.4 alin.(3)** și **art.20 alin.(2)** la care se face trimitere nu mai există în prezenta propunere legislativă, iar **art.17** are cu totul alt obiect decât stabilirea vreunei obligații în sarcina operatorului, așa cum este prevăzut în textul art.17 din Ordonanța Guvernului nr.116/1998, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.231/2004, cu modificările ulterioare. De aceea, este necesară revederea normei de trimitere;

j) la **art.17**, textul este incomplet, fiind necesară inserarea expresiei „este parte” după sintagma „la care România”;

k) având în vedere conținutul **Cap.V**, care se referă la companiile **neînscrise** în regimul special maritim, apreciem că acesta își găsește locul înaintea **Cap.VII - Dispoziții tranzitorii și finale**, urmând a fi marcat „**Cap.VI**”.

Pe cale de consecință, actualul **Cap.VI - Dispoziții cu privire la personalul navigant pe navele operate de companiile de navigație care funcționează în regimul special maritim**, va deveni **Cap.V**;

l) la **art.19 partea introductivă**, pentru rigoarea exprimării, sintagma „articolul 24 din Codul Fiscal” trebuie înlocuită cu sintagma „**art.24 din Legea nr.571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare**”.

La **lit.b)** și **c)**, menționăm că, potrivit **art.49 alin.(2)** din Legea nr.24/2000, republicată, o enumerare distinctă, marcată cu o literă, nu poate cuprinde, la rândul ei, o altă enumerare. Prin urmare, este necesară reamenajarea întregului articol, avându-se în vedere prevederile **alin.(3)** al aceluiași **art.49**, care dispune că, dacă ipoteza marcată cu o literă necesită o dezvoltare sau o explicare separată, aceasta se va face printr-un alineat distinct care să urmeze ultimei enumerări;

m) la **art.22 alin.(2)**, este necesar să se reconsidere impunerea condiției eliberării, pentru cetățenii **europeni**, a brevetelor sau

certificatelor de capacitate de către o autoritate **română**, căci o asemenea condiție contravine legislației comunitare.

La **alin.(3)**, sintagma „personal navigant **străin**” este neclară. Menționăm că, potrivit art.52 alin.(1) din Ordonanța Guvernului nr.42/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, personalul navigant **român** este constituit din totalitatea persoanelor, **indiferent de cetățenie**, care posedă un brevet sau un certificat de capacitate, obținut ori recunoscut în conformitate cu prevederile legale și care dă dreptul acestora să îndeplinească funcții la bordul navelor.

Pe cale de consecință, este necesară clarificarea textului sub acest aspect.

Observația este valabilă și pentru **alin.(4) și (5)**;

n) la **art.24**, apreciem că norma propusă ar trebui detaliată, arătându-se care sunt modalitățile concrete de realizare a controlului, precum și cine sunt persoanele împuternicite în acest sens;

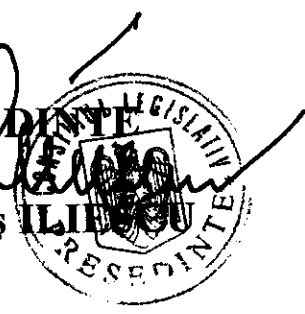
o) **art.25** urmează a se elimina, având în vedere observația formulată la lit.g) supra.

Pe cale de consecință, **art.26** urmează să devină **art.25**;

p) la actualul **art.26**, întrucât, dacă legea nu este încă în vigoare nu se poate dispune nimic în sarcina ministerului respectiv, textul trebuie reformulat în sensul să se prevadă un termen de **30 de zile de la intrarea în vigoare** a legii pentru elaborarea și supunerea spre aprobare Guvernului a regulamentului de aplicare a acesteia;

r) la **anexă**, este necesară eliminarea **notelor** explicative din finalul textului, întrucât nicăieri în cuprinsul anexei nu există cuvinte marcate cu **asterisc** sau **dublu asterisc**.

PREȘEDINTE
dr. Dragoș ILIESCU



București

Nr.

1883 / 24.11.2010.

O.G. nr. 42/1997

M. Of. nr. 221/29 aug. 1997

Ordonanță privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare

aprobată cu modificări și completări prin
L. nr. 412/2002

M. Of. nr. 500/11 iul. 2002

1 republicare cu
renumerotare

M. Of. nr. 210/10 mar. 2004

Ordonanță privind transportul maritim și pe căile navigabile
interioare

2 modificări prin

O.U.G. nr. 74/2006

M. Of. nr. 827/9 oct. 2006

Ordonanță de urgență pentru modificarea și completarea
Ordonanței Guvernului nr. 42/1997 privind transportul naval

aprobată cu modificări și
completări prin
L. nr. 290/2007

M. Of. nr. 780/16 nov. 2007

modifică titlul, art. 1, art. 3, titlul cap. II, titlul secțiunii I a cap. II, art. 4 alin. (1), art. 5, art. 6, art. 7, titlul secțiunii a 3-a a cap. II, art. 10, titlul secțiunii a 4-a a cap. II, art. 11, art. 12, art. 13, titlul cap. IV, art. 15, art. 16 alin. (3), art. 17, art. 18, art. 21 alin. (7), art. 22, art. 23, art. 24, art. 26, titlul secțiunii a 4-a a cap. IV, art. 45, art. 46, art. 48, art. 50, art. 51, art. 52, art. 55, art. 56, art. 57, art. 59, art. 62, art. 63, art. 64, art. 66, art. 68, art. 70, art. 71 alin. (1), art. 72, art. 73 alin. (1), art. 74, art. 75, art. 76, art. 77, partea introductivă a art. 78, art. 79 alin. (2) și (3), art. 80, art. 81, art. 82, art. 83, art. 87, art. 88, art. 89 alin. (1), art. 90 alin. (1) și (2), art. 91 alin. (1), art. 92 alin. (2), art. 96 alin. (1), art. 102, art. 103 alin. (1) și (3), art. 105, art. 106 alin. (1) și (2), art. 107 alin. (3), art. 108 alin. (1) și (2), art. 110, art. 111, art. 112 alin. (2), art. 116 alin. (1) partea introductivă, art. 117, art. 124, art. 125 alin. (1), art. 126, art. 127, art. 128 alin. (1) partea introductivă, art. 128 alin. (2) și (3), art. 129 alin. (1), (2) și (3), art. 130, art. 131 lit. a), art. 132, art. 133;

introduce art. 16_1, art. 46_1, art. 51_1-51_11, alin. (5) la art. 71, secțiunea a 6-a cu art. 122_1-122_7, art. 123_1, art. 125_1, art. 125_2, art. 126_1, art. 126_2;

abrogă cap. III cu art. 14, art. 21 alin. (8), titlul secțiunii a 2-a a cap. IV, art. 27-29, secțiunea a 3-a a cap. IV cu art. 30-43, art. 49, art. 58 alin. (1) lit. c), art. 60, art. 67, secțiunea I a cap. VI cu art. 84 și 85, art. 140 alin. (3)

3 modificări prin	L. nr. 290/2007 Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 74/2006 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 42/1997 privind transportul naval	M. Of. nr. 780/16 nov. 2007	<i>aprobă cu modificări și completări O.U.G. nr. 74/2006 și modifică art. 3, art. 6 alin. (1), art. 7 partea introductivă și lit. e), g) și p), art. 11, art. 12, art. 13, art. 15, art. 16_1 alin. (1), art. 18 alin. (2), art. 23, cap. IV titlul secțiunii a 4-a, art. 45 alin. (2) lit. a)-c), art. 46 alin. (1) lit. a) și b), art. 51_1 alin. (3), art. 51_3 alin. (1) și (2), art. 51_4, art. 51_5 alin. (2), art. 51_8 alin. (4), art. 51_9 alin. (3), art. 62 alin. (3), art. 71 alin. (5), art. 73 alin. (1), titlul cap. VI, art. 90 alin. (2) și (5), art. 91 alin. (1), art. 110, art. 122_3 alin. (2), art. 122_4, art. 122_5, art. 124 alin. (2), art. 126, art. 126_1, art. 132 alin. (3); introduce alin. (4) la art. 45; abrogă art. 50 alin. (1) lit. c); înlocuiește, în cuprinsul ordonanței, denumirea "Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului" cu denumirea "Ministerul Transporturilor"</i>
4 modificări prin	O.U.G. nr. 70/2008 Ordonanță de urgență pentru modificarea unor acte normative privind transportul naval aprobată prin L. nr. 42/2009	M. Of. nr. 425/6 iun. 2008 M. Of. nr. 171/19 mar. 2009	<i>modifică art. 3</i>
5 modificări prin	L. nr. 42/2009 Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 70/2008 pentru modificarea unor acte normative privind transportul naval	M. Of. nr. 171/19 mar. 2009	<i>aprobă O.U.G. nr. 70/2008</i>

O.G. nr. 116/1998

M. Of. nr. 326/29 aug. 1998

Ordonanță privind dezvoltarea și modernizarea parcului de nave sub pavilion român destinate transportului public

aprobată cu modificări și completări prin L. nr. 231/2004

M. Of. nr. 516/8 iun. 2004

- 1 modificări prin O.G. nr. 73/1999 M. Of. nr. 419/31 aug. 1999 *abrogă la 1 ian. 2000 prevederile art. 8 referitoare la exonerarea de la plata impozitului pe dividendele cuvenite persoanelor fizice*
Ordonanță privind impozitul pe venit
respinsă prin L. nr. 206/2002 M. Of. nr. 275/24 apr. 2002
- 2 modificări prin O.U.G. nr. 217/1999 M. Of. nr. 650/30 dec. 1999 *abrogă art. 6 lit. a*
Ordonanță de urgență pentru modificarea și completarea
Ordonanței Guvernului nr. 70/1994 privind impozitul pe profit
aprobată cu modificări și L. nr. 189/2001 M. Of. nr. 196/19 apr. 2001
completări prin
- 3 modificări prin O.U.G. nr. 6/2000 M. Of. nr. 74/21 feb. 2000 *abrogă art. 6 lit. a, referitor la scutirea de la plata impozitului pe profit pentru activitatea în regim special maritim*
Modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 217/1999
pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.
70/1994 privind impozitul pe profit
respinsă prin L. nr. 294/2001 M. Of. nr. 303/8 iun. 2001
- 4 modificări prin L. nr. 189/2001 M. Of. nr. 196/19 apr. 2001 *abrogă prevederile din art. 6 lit. a referitoare la scutirea de la plata impozitului pe profit pentru activitatea în regim special maritim*
Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului
nr. 217/1999 pentru modificarea și completarea Ordonanței
Guvernului nr. 70/1994 privind impozitul pe profit
- 5 modificări prin L. nr. 294/2001 M. Of. nr. 303/8 iun. 2001 *respinge O.U.G. nr. 6/2000*
Lege pentru respingerea Ordonanței de urgență a Guvernului
nr. 6/2000 privind modificarea Ordonanței de urgență a
Guvernului nr. 217/1999 pentru modificarea și completarea
Ordonanței Guvernului nr. 70/1994 privind impozitul pe profit
- 6 modificări prin O.U.G. nr. 158/2001 M. Of. nr. 767/30 nov. 2001 *abrogă la data de 1 ian. 2002 art. 6 lit. d*
Ordonanță de urgență privind regimul accizelor
aprobată cu modificări și L. nr. 523/2002 M. Of. nr. 567/1 aug. 2002
completări prin
- 7 modificări prin L. nr. 345/2002 M. Of. nr. 371/1 iun. 2002 *abrogă prevederile art. 7*
Lege privind taxa pe valoarea adăugată
- 8 modificări prin O.G. nr. 61/2002 M. Of. nr. 644/30 aug. 2002 *înlocuiește începând cu data de 1 ian. 2003 noțiunea de „majorări de întârziere” și/sau „majorări” cu noțiunea de „dobânzi”*
Ordonanță privind colectarea creanțelor bugetare
aprobată cu modificări și L. nr. 79/2003 M. Of. nr. 193/26 mar. 2003
completări prin
- 9 modificări prin L. nr. 571/2003 M. Of. nr. 927/23 dec. 2003 *referirile la TVA din art. 6 lit. b) și c) ră*
Lege privind Codul fiscal *mân în vigoare până la 31 dec. 2006*

Notă: v. Decizia Î.C.C.J. nr. V/2007 - M. Of. nr. 732/30 oct. 2007 (art. 21 alin. (4) lit. f), art. 145 alin. (8) lit. a) și b));

10 modificări prin L. nr. 231/2004 M. Of. nr. 516/8 iun. 2004 modifică titlul, art. 1, art. 5, art. 14, art. 24, art. 25 alin. (1), art. 27, art. 28, art. 29, art. 30, art. 31, art. 32, art. 34, art. 35; introduce art. 39; abrogă titlul cap. I, art. 2, titlul cap. II, art. 3, art. 4, art. 6, art. 8, art. 9, art. 10, cap. III - art. 11 și art. 12, titlul cap. IV, art. 13, art. 15-18, cap. V - art. 19 - art. 23, titlul cap. VI, art. 26, art. 33, titlul cap. VII, art. 36, anexa.

11 aprobată cu modificări și completări prin L. nr. 231/2004 M. Of. nr. 516/8 iun. 2004 Lege pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 116/1998 privind instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim internațional

12 modificări prin O.G. nr. 94/2004 M. Of. nr. 803/31 aug. 2004 abrogă art. 5 alin. (2) lit. a)-d)
Ordonanță privind reglementarea unor măsuri financiare
aprobată cu modificări și completări prin L. nr. 507/2004 M. Of. nr. 1080/19 nov. 2004

H.G. nr. 1391/2004

M. Of. nr. 827/7 sep. 2004

Hotărâre pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 116/1998 privind dezvoltarea și modernizarea parcului de nave sub pavilion român destinate transportului public