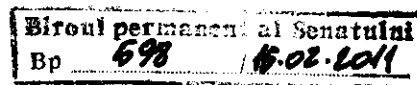
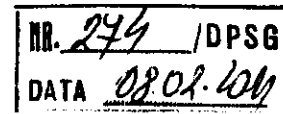




GUVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU



L 46/2011

Domnule președinte,

În conformitate cu prevederile art. 111 alin. (1) din Constituție, Guvernul României formulează următorul

PUNCT DE VEDERE

referitor la propunerea legislativă intitulată „*Lege privind regimul special maritim*”, inițiată de 14 parlamentari – PNL, PSD, PD-L, Grupul parlamentar al Minorităților Naționale (Bp. 598/2010).

I. Principalele reglementări

Această propunere legislativă are ca obiect de reglementare instituirea unui regim 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”.

Astfel, prin inițiativa legislativă se reglementează:

- administrarea regimului special maritim;
- înregistrarea companiilor de navigație;
- măsurile pentru capitalizarea transporturilor maritime;
- personalul navigant pe navele operate de companiile de navigație care funcționează în regim special maritim.

II. Observații

1. Anterior aderării României la Uniunea Europeană, a fost adoptată *Ordonanța Guvernului nr. 116/1998 privind instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim internațional*, prin care erau prevăzute unele măsuri, precum și scutirile de la plata impozitelor/taxelor propuse și în actuala propunere legislativă, unele prevederi ale acestei ordonanțe – referitoare la scutirea privind impozitul pe profit și aplicarea cotei zero pe TVA pentru livrarea de bunuri și servicii destinate utilizării/încorporării unor nave, au fost abrogate prin noi reglementări în domeniul taxelor și impozitelor, în vigoare la acea vreme, respectiv *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 217/1999 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 70/1994 privind impozitul pe profit* și *Legea nr. 345/2002 privind taxa pe valoarea adăugată*.

Ulterior, pe măsura parcurgerii etapelor preaderării și ținând seama de principiile economiei de piață, prin *Legea nr. 231/2004 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 116/1998*, conținutul acestei ordonanțe a fost substanțial modificat, cea mai mare parte a prevederilor anterioare (art. 2-4, art. 6, art. 8-13, art. 15-23, art. 26, art. 33 și art. 36), precum și Anexa la ordonanță fiind abrogate în mod expres, celelalte articole modificându-se în mod corespunzător, astfel că și titlul ordonanței a fost reformulat, în sensul *Ordonanța Guvernului nr. 116/1998 privind dezvoltarea și modernizarea parcului de nave sub pavilion român destinate transportului public*.

Mai mult, ulterior *Legii nr. 231/2004*, prin art. XXXVIII lit. b) din *Ordonanța Guvernului nr. 94/2004 privind reglementarea unor măsuri financiare*, au fost abrogate și prevederile lit. a) – d) ale alin. (2) al art. 5 din *Ordonanța Guvernului nr. 116/1998*, respectiv toate facilitățile fiscale prevăzute la articolul menționat, incluse în textul art. 6 al propunerii legislative.

Astfel fiind, în urma modificărilor legislative succesive, obiectul reglementării *Ordonanței Guvernului nr. 116/1998*, în vigoare, se limitează, în esență, la posibilitatea elaborării de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a unor programe de modernizare și dezvoltare a parcului de nave sub pavilion român, care se aprobă de către Guvern „până la data de 1 august a fiecărui an, pentru finanțare în anul următor, în funcție de resursele financiare” (art. 27), programele respective, astfel elaborate, fiind supuse autorizării (prealabile) de către Consiliul Concurenței, potrivit art. 6 din *Regulamentul de aplicare a prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 116/1998 privind dezvoltarea și modernizarea parcului de nave sub pavilion român destinate transportului public*, aprobat prin *Hotărârea Guvernului nr. 1391/2004*. Însă, nici aceste prevederi nu și-au mai putut produce efectele preconizate, în noul context legislativ, comunitar și fiscal intern.

În consecință, întrucât prin propunerea legislativă se reiterează reglementarea unor prevederi abrogate în cea mai mare parte, apreciem că acestea nu și-ar mai putea produce efectele juridice preconizate în cadrul noului context, atât legislativ, cât și economico-financiar.

2. Propunerea legislativă instituie o schemă de ajutor de stat prin care se acordă reduceri la plata taxelor în beneficiul companiilor de navigație maritimă.

Din punct de vedere al legislației de ajutor de stat este necesar ca schema să respecte condițiile din *Liniile directe comunitare privind ajutorul de stat în domeniul transportului maritim*, cum ar fi:

- proprietarul întregii flote trebuie să fie stabilit pe teritoriul unui stat membru al Uniunii Europene și să fie supus plății taxelor corporatiste;
- managementul strategic și comercial al tuturor navelor avute în vedere este necesar să fie derulat de pe acest teritoriu;
- activitatea să contribuie substanțial la activitatea economică și la creșterea numărului de angajați în interiorul Uniunii Europene etc.

Față de cele de mai sus, este necesară parcurgerea procedurilor în domeniul ajutorului de stat în conformitate cu *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 117/2006 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 137/2007*, și solicitarea aprobării din partea Comisiei Europene în ceea ce privește măsurile care vor fi luate în baza proiectului de act normativ.

3. Unul din obiectivele principale urmărite de instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim internațional, reglementat de **art. 1** din propunerea legislativă, este cel referitor la atragerea de noi surse la bugetul de stat.

În acest context, menționăm că, *Expunerea de motive* prezentată nu conține fișa de fundamentare necesară stabilirii eficacității implementării regimului special propus, precum și susținerii obiectivului vizat de propunerea legislativă, prin care să fie prezentate date comparative privitoare la: *situația financiară* a contribuabililor vizati, *modalitatea de stabilire a profitului* estimat la 100 de tone nete, utilizat și prezentat în anexă ca bază impozabilă pentru taxa propusă, *fundamentarea structurii tranșelor* de tonaj net propuse, care să permită o analiză eficientă a influențelor pe care aplicarea taxei unice anuale pe tonajul net al fiecărei nave supuse regimului special o are asupra veniturile bugetare din impozitul pe profit/impozitul pe dividende, în condițiile actuale de austeritate bugetară cu care se confruntă România.

4. În ceea ce privește sistemul opțional de impozitare a persoanelor juridice române/sediilor permanente din România ale persoanelor juridice străine, cu activitate în regimul special propus, ca alternativă la sistemul actual de impozitare a profitului stabilit pe baza veniturilor/cheltuielilor înregistrate din activitate, menționăm următoarele:

- analiza oportunității implementării unui sistem opțional de impunere, care permite intrarea/ieșirea din sistem în orice moment, în condițiile în care acesta determină dificultăți în urmărirea și verificarea elementelor tehnice necesare stabilirii ulterioare a bazei de impozitare a profitului în sistem real (exemplu: stabilirea valorii fiscale a mijloacelor fixe –nave), în contextul trecerii de la un sistem de impozitare la altul și al elaborării unor reguli de tranziție care să clarifice momentul trecerii, precum și metode de regularizare a obligațiilor fiscale pe fiecare perioadă impozabilă (taxa pe tonaj/impozit pe profit), deoarece sistemele nu sunt, din punct de vedere tehnic, compatibile;

- identificarea și înscrierea cu claritate a elementelor tehnice ale taxei propuse (contribuabili, bază impozabilă, inclusiv modalitatea de calcul, cotă de impozitare, ș.a.) în prevederile legii, într-un capitol distinct.

Pentru contribuabilii identificați considerăm că este necesară o corelare a obligațiilor ce le revin pentru perioada de 10 ani, indiferent de aspectul legat de deținerea proprietății asupra navelor utilizate în activitate.

În acest sens, ar fi trebuit corelată condiția de la **art. 13 alin. (1) lit. d)** cu cele ale **art. 3 alin.(2)** și cu cele ale **art. 14 lit. a)** din propunerea legislativă, în ceea ce privește perioada de 10 ani pentru care se optează și perioada de 5 ani pentru cei care utilizează nave navlosite.

Totodată, ar fi trebuit elaborată o procedură clară de urmărire a îndeplinirii condițiilor cerute pentru menținerea în regimul special pe perioada celor 10 ani.

5. Scutirea prevăzută la **art. 6 lit. a)** din propunerea legislativă depășește cadrul legislației interne și al *Convențiilor de evitare a dublei impuneri*, deoarece, potrivit acestora din urmă, veniturile obținute de companiile de transport maritim se impun la locul conducerii efective a întreprinderii de transport. Precizăm că, în situația în care întreprinderea de transport maritim are locul conducerii efective în România, profiturile obținute din această activitate se impun conform *Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare*.

Totodată, menționăm că „*remunerațiile primite pentru activitatea salariată desfășurată la bordul navelor maritime care sunt exploatare în trafic internațional se impun în statul în care se află sediul conducerii efective a întreprinderii de transport (România)*”, prevedere care se regăsește în

majoritatea convențiilor de evitare a dublei impunerii. Aceste salarii se impun în România, potrivit *Legii nr. 571/2003* și dacă personalul navigant provine dintr-o țară cu care România nu are încheiată *Convenție de evitare a dublei impunerii*.

Referitor la prevederile art. 6 lit. b) și c), precum și ale art. 7 din propunerea legislativă, precizăm că prevederile legale în domeniul TVA sunt reglementate prin Titlul VI al *Legii nr. 571/2003* și prin *Normele metodologice de aplicare a Titlului VI din Codul Fiscal*, aprobate prin *Hotărârea Guvernului nr. 44/2004, cu modificările și completările ulterioare*.

În acest context, precizăm că legislația națională în domeniul TVA este conformă cu prevederile comunitare în domeniu, respectiv cu *Directiva 112/2006/CE privind sistemul comun al taxei pe valoarea adăugată, cu modificările și completările ulterioare*.

Astfel, în ceea ce privește operațiunile vizate de prevederile din propunerea legislativă considerăm că din punct de vedere al legislației în domeniul TVA sunt incidente următoarele prevederi:

- art. 142 alin. (1) lit. a) din *Codul fiscal*, care reprezintă transpunerea în legislația națională a prevederilor art. 140 lit. a) și lit. b) din *Directiva 112/2006/CE privind sistemul comun al taxei pe valoarea adăugată, cu modificările și completările ulterioare*, potrivit căruia sunt scutite de taxă importul și achiziția intracomunitară de bunuri a căror livrare în România este în orice situație scutită de taxă în interiorul țării.

- art. 143 alin. (1) lit. h) din *Codul fiscal*, care reprezintă transpunerea în legislația națională a prevederilor art. 148 din *Directiva 112/2006/CE*, coroborat cu art. 126 alin. (9) lit. b) din *Codul fiscal*, potrivit căruia în cazul navelor destinate navigației maritime, utilizate pentru transportul internațional de persoane și/sau de bunuri, pentru pescuit ori altă activitate economică sau pentru salvare ori asistență pe mare, sunt scutite de TVA cu drept de deducere următoarele operațiuni:

1. livrarea, modificarea, repararea, întreținerea, navlosirea, leasingul și închirierea de nave, precum și livrarea, leasingul, închirierea, repararea și întreținerea de echipamente încorporate sau utilizate pe nave, inclusiv echipamente de pescuit;

2. livrarea de carburanți și provizii destinate a fi utilizate pe nave, dar inclusiv pentru navele de război încadrate în Nomenclatura Combinată (NC) cod 8906 10 00, care părăsesc țara și se îndreaptă spre porturi străine unde vor fi ancorate, cu excepția, în cazul navelor folosite pentru pescuitul de coastă, a proviziilor;

3. prestările de servicii, altele decât cele prevăzute la pct. 1, efectuate pentru nevoile directe ale navelor și/sau pentru încărcătura acestora.

- art. 8 din *Instrucțiunile de aplicare a scutirii de taxă pe valoarea adăugată pentru operațiunile prevăzute la art. 143 alin. (1) lit. a) - i), art. 143 alin. (2) și art. 1441 din Legea nr. 571/2003*, aprobate prin *Ordinul ministrului finanțelor publice nr. 2222/2006, cu modificările și completările ulterioare*.

Având în vedere cele de mai sus, considerăm că prevederile referitoare la TVA nu sunt conforme cu dispozițiile *Codului fiscal* (de exemplu, art. 6 lit. c) din propunerea legislativă), având în vedere că aplicarea unor scutiri în domeniul TVA, altele decât cele prevăzute de *Codul fiscal* contravine angajamentelor asumate de țara noastră prin *Tratatul de aderare la Uniunea Europeană* și poate conduce la declanșarea procedurii de infringement.

Totodată, în ceea ce privește sintagma „*taxele vamale*” de la art. 6 lit. b) și c) din propunerea legislativă, menționăm că, începând cu data aderării la Uniunea Europeană, România aplică prevederile regulamentelor comunitare în domeniul vamal, regulamente a căror aplicabilitate prevalează prevederile legislației naționale.

Astfel, potrivit reglementărilor în vigoare, pentru mărfurile comunitare nu se întocmesc formalități vamale și nu se datorează taxe vamale, în timp ce pentru mărfurile care provin din afara teritoriului comunitar se datorează taxe la import.

Precizăm că taxele la import pentru toate importurile efectuate după data de 1 ianuarie 2007 sunt reglementate prin *Tariful Vamal Comun, TARIC*, care se utilizează de către toate statele membre ale Uniunii Europene.

De asemenea, taxele vamale constituie surse ale bugetului Uniunii Europene, astfel încât statele membre nu pot stabili unilateral taxe la import sau la export și nici nu pot acorda scutiri de la plata acestora, scutirile fiind acordate numai de către Consiliul Uniunii Europene.

6. În ceea ce privește art. 6 lit. d) din propunerea legislativă, cu referire la scutirea de la plată a accizelor pentru produsele utilizate tehnic și consumate pentru exploatarea navelor (inclusiv combustibili, lubrifianți), precizăm că *Legea nr. 571/2003*, la art. 206⁶⁰ alin. (1) lit. b) prevede că „*sunt scutite de la plata accizelor produsele energetice livrate în vederea utilizării drept combustibil pentru navigația în apele comunitare și pentru navigația pe căile navigabile interioare, ...*”.

7. Aplicarea soluțiilor legislative preconizate la art. 6 lit. e) din propunerea legislativă ar conduce la micșorarea veniturilor bugetelor locale, iar, potrivit art. 15 alin. (1) din *Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare*, „*în cazurile în care se fac propuneri de*

elaborare a unor proiecte de acte normative a căror aplicare atrage micșorarea veniturilor sau majorarea cheltuielilor aprobate prin buget, trebuie să se prevadă și mijloacele necesare pentru acoperirea minusului de venituri sau creșterea cheltuielilor”.

8. De asemenea, nu pot fi susținute prevederile **art. 8** din propunerea legislativă, deoarece este necesară respectarea principiul neutralității măsurilor fiscale în raport cu diferitele categorii de investitori și capitaluri, potrivit căruia este necesar a se asigura acestora condiții egale.

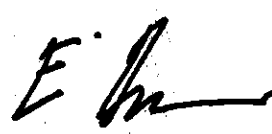
Totodată, precizăm că art. 36 alin. (4) lit. a) din *Legea nr. 571/2003* acordă scutire de impozit pe dividende pentru acționarii/asociații care dețin un minimum de capital social (10%) al altor persoane juridice române.

9. În textul propunerii legislative nu ar fi trebuit să existe prevederi similare celor prevăzute de *Codul fiscal* și de normele date în aplicarea acestora, având în vedere că potrivit art. 1 alin. (3) din *Codul fiscal*, în materie fiscală, dispozițiile Codului prevalează asupra oricăror prevederi din alte acte normative, în caz de conflict între acestea aplicându-se dispozițiile *Codului fiscal*.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele menționate, **Guvernul nu susține adoptarea acestei propuneri legislative.**

Cu stimă,



Emil BOC

Domnului senator Mircea Dan GEOANĂ

Președintele Senatului