



CONSILIUL CONCURENȚEI
REGISTRATURA GENERALĂ

RG / 13643 / 13.10.2025



Domnului Secretar General Mario Ovidiu OPREA

SENATUL ROMÂNIEI
PARLAMENTUL ROMÂNIEI

Calea 13 Septembrie 1-3, București

București
București

L 367 / 14.10.2025

Subiect: Adresa dumneavoastră nr. XXXV 4852/03.09.2025, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 13643/09.09.2025 (caz nr. 2502154)

L 367 / 2025
Stimate domnule Secretar General,

Cu privire la adresa dumneavoastră mai sus menționată, prin care solicitați opinia Consiliului Concurenței cu privire la *Propunerea legislativă privind impozitul pe tonaj (b335/28.08.2025)*, aplicabil transportului maritim, (denumită, în continuare, *Propunerea Legislativă*), formulăm următoarele observații/recomandări:

I. Fiecare stat membru al Uniunii Europene poate adopta măsuri de ajutor de stat, în situația în care apreciază oportun acest sprijin, pe baza unei analize de oportunitate care să demonstreze necesitatea acordării acestuia¹, cu respectarea legislației naționale și europene în domeniul concurenței și al ajutorului de stat. În cazul analizat, proiectul de lege, urmat de o schemă de ajutor de stat, trebuie notificat Comisiei Europene, în vederea aprobării, înainte de adoptare. Procedura trebuie să fie asemănătoare și în cazul extinderii perioadei de valabilitate. De aceea, *Propunerea Legislativă* trebuie să conțină precizarea referitoare la avizele necesare a fi emise de diferite entități, atât în faza notificării inițiale, cât și a revizuirii măsurii. Astfel, în ceea ce privește autoritatea de concurență, potrivit art. 7 din OUG nr. 77/2014², aceasta trebuie să emită un *aviz privind conformitatea, corectitudinea și îndeplinirea obligațiilor prevăzute de legislația europeană în domeniul ajutorului de stat*, sens în care este necesară completarea corespunzătoare a prevederilor art. 17 din proiectul de lege.

II. Descrierea sistemului de impozitare pe tonaj este foarte sumară și nu include o serie de prevederi esențiale referitoare la funcționarea sistemului. Având în vedere faptul că pentru implementarea sistemului fiscal este nevoie de notificarea unei scheme la Comisia Europeană, care să conțină o serie de elemente obligatorii, apreciem necesar ca în proiectul de lege să apară o mențiune potrivit căreia în schema de ajutor se vor regăsi următoarele: procedura de depunere,

¹ Cu prezentarea efectelor așteptate ale implementării măsurii de sprijin, exprimate cantitativ, a avantajului macro-economic așteptat asupra rețelei maritime corespunzătoare.

² Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996, publicată în Monitorul Oficial cu numărul 893 din data de 9 decembrie 2014, cu modificările și completările ulterioare.

luare în evidență, verificarea eligibilității companiilor/activităților, instituția abilitată să analizeze solicitarea, modalitatea de comunicare a acceptării/respingerii solicitării, modalitatea prin care companiile sunt anunțate despre cuantumul noilor taxe datorate, verificarea realității informațiilor comunicate de solicitant, modalitățile de soluționare a eventualelor contestații (fiind vorba de titluri executorii), solicitarea eventualelor informații suplimentare necesare în vederea procesării solicitării, modalitatea de transmitere a modificărilor/notificărilor, precum și modalitatea de acceptare/respingere a acestora, norme metodologice prin care se dispune stoparea sau recuperarea ajutoarelor de stat, obligații pentru furnizorul/administratorul măsurii, dar și pentru beneficiarul măsurii de sprijin de a păstra evidențe cu informațiile despre ajutoarele acordate/primate pentru o perioadă de minimum 10 ani de la data la care a fost acordată ultima alocare specifică (potrivit art. 42 și 43 din OUG nr. 77/2014), inclusiv bugetul măsurii de ajutor de stat.

III. Facem aceleași mențiuni și pentru (i) recuperarea ajutorului, care trebuie efectuată cu respectarea OUG nr. 77/2014, (care constituie titlu executoriu conform art. 25 alin. (4) din OUG nr. 77/2014), inclusiv cu dobânzile datorate și calculate conform Regulamentului (UE) nr. 2015/1.589³ (nu cu penalități, cum apar în *Propunerea Legislativă* pentru ajutorul de restituit); (ii) pentru raportarea efectelor schemei de ajutor, prin comparație cu efectele așteptate, prin colectarea de date și informații de la beneficiari, prin precizarea instituției care se va ocupa de aceste operațiuni, a modalității de transmitere a informațiilor la CE⁴; (iii) în ceea ce privește obligația administratorului măsurii de ajutor de stat de a analiza condițiile de eligibilitate ale beneficiarilor, simpla opțiune a solicitanților pentru taxa pe tonaj nefiind suficientă.

IV. Totodată, prin modificarea Regulamentului (CE) nr. 794/2004⁵, statele membre au obligația să confirme Comisiei Europene, în cadrul notificării măsurii de sprijin, în vederea emiterii deciziei de autorizare a sprijinului fiscal, că nici activitatea care beneficiază de ajutor, nici măsura de ajutor nu încalcă legislația UE privind protecția mediului, drept pentru care proiectul de lege trebuie să conțină prevederi și sub acest aspect.

Alte aspecte care privesc Propunerea Legislativă:

În ceea ce privește *Obiectul legii* (art. 1 din *Propunerea Legislativă*), apreciem necesar, în vederea evitării interpretării eronate privind aplicabilitatea și natura ajutorului, ca textul să menționeze clar că impozitul pe tonaj, care înlocuiește sistemul normal de taxe corporatiste, reprezintă ajutor de stat, care se acordă conform *Liniilor directoare comunitare privind ajutorul de stat în domeniul transportului maritim*⁶ (denumite, în cele ce urmează, *Linii directoare*), mai ales că se aplică

³ Regulamentul 1589/13-iul-2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, publicat în Jurnalul Oficial cu numărul 248L din data de 24 septembrie 2015.

⁴ A se vedea *Liniile directoare* comunitare privind ajutorul de stat în domeniul transportului maritim.

⁵ Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE, publicat în Jurnalul Oficial L 140, 30.4.2004.

⁶ Publicate în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene nr. C 013 din data 17.01.2004.

indiferent de înregistrarea profitului sau pierderilor de către societatea care a optat pentru acest sistem.

Totodată, Cap. privind *Definițiile, impozitul de tonaj* ar trebui să conțină referiri la cei care plătesc această sumă forfetară (proprietarii navei/administratorii de nave), ținând cont de prevederile pct. 2.2. din *Liniile directe*, dar și de faptul că nu orice activitate de transport maritim internațional intră sub imperiul acestui regim special (a se vedea pct. 3.1. din *Liniile directe*).

Referitor la *condițiile pentru companiile de administrare a navelor* (art. 2 din proiectul de act normativ) - textul trebuie să asigure o definiție clară a responsabilităților și condițiilor de eligibilitate pentru administratorii navei, în conformitate cu Codul ISM și liniile directe comunitare. Companiile care administrează nave sunt entități care furnizează diferite tipuri de servicii deținătorilor de nave, cum ar fi monitorizarea tehnică, recrutarea și formarea echipajului, managementul echipajului și operarea navelor. În anumite cazuri, administratorii navei sunt responsabili atât pentru managementul tehnic, cât și pentru managementul echipajului. În acest caz, ei acționează ca „proprietari de navă” atunci când este vorba despre operațiunile de transport. Companiile care administrează navele se pot califica pentru obținerea ajutorului doar în cazul navelor pentru care au nominalizat întregul echipaj și tot personalul implicat în managementul tehnic. În particular, pentru a fi eligibili, administratorii navelor trebuie să preia de la proprietar întreaga responsabilitate pentru operarea navei, în același mod în care preiau de la proprietar îndatoririle și responsabilitățile impuse prin Codul ISM12. Administratorii navei furnizează, de asemenea, și alte servicii specializate, legate chiar de operarea navelor și ar trebui să asigure menținerea unei contabilități separate.

În ceea ce privește definiția *societății de transport maritim*, în mare parte este conformă cu *Liniile directe*, dar există câteva riscuri de interpretare sau ambiguități care ar putea genera probleme de concurență sau eligibilitate. Astfel, în contextul *Liniilor directe*, accentul se pune pe pavilionul european (adică înregistrarea navei într-un stat membru al UE sau SEE). Definiția din proiectul de lege „pavilion românesc sau comunitar”, ar putea fi formulată mai clar pentru a sublinia că pavilionul trebuie să fie al unui stat membru UE/SEE, nu doar „românesc” sau „comunitar” ca două opțiuni paralele.

În al doilea rând, forma actuală a *Propunerii Legislative* prevede faptul că societățile care pot beneficia de regimul de impozit pe tonaj trebuie să fie „constituite ca o societate sau filială cu sediul pe teritoriul României, înființată în temeiul Legii nr. 31/1990 privind societățile”. Această formulare poate reprezenta o restrângere nejustificată a sferei potențialilor beneficiari ai regimului fiscal și, în același timp, o barieră la intrare pentru alți operatori economici care desfășoară activități de transport maritim internațional eligibile, dar nu sunt organizați conform Legii nr. 31/1990. De aceea, recomandăm reformularea pentru a permite accesul la regimul de impozit pe tonaj și altor forme de organizare juridică, inclusiv entități constituite conform legislației altor state membre UE/SEE, atât timp cât: desfășoară activități eligibile de transport maritim internațional, sunt stabilite fiscal în România și respectă toate celelalte condiții prevăzute de lege.

În altă ordine de idei, definiția *societății de transport maritim* include, alături de exploatarea în calitate de proprietar, navlositor (time charter, voyage charter) și utilizator prin leasing operațional, și activitatea în regim de bare-boat. Această includere necesită o reglementare atentă, întrucât, potrivit *Liniilor directe*, bare-boat nu este automat eligibil pentru a beneficia de regimul fiscal de tip impozit pe tonaj, fiind recunoscut ca eligibil doar în anumite condiții specifice, când pot fi tratate ca echivalente cu operarea directă a navei: doar dacă societatea care închiriază nava își asumă integral responsabilitatea pentru exploatarea acesteia, inclusiv respectarea Codului ISM, operarea efectivă a navei, precum și riscurile comerciale și tehnice aferente. Prin urmare, recomandăm reformularea definiției pentru a reflecta aceste limitări, în conformitate cu cerințele legislației europene privind ajutorul de stat, astfel încât să se evite extinderea nejustificată a beneficiilor fiscale către activități care nu reprezintă operare maritimă eligibilă.

În același sens, este recomandabil ca definiția *veniturilor neeligibile* să conțină clar excluderile, care sunt de strictă interpretare (ex. bare-boat leasing, activități conexe nelegate direct de transportul maritim), astfel încât să fie prevenite aplicări necorespunzătoare ale regimului fiscal.

Referitor la modalitatea de *Calcul și plata impozitului*: art. 8 alin. (4) din *Propunerea legislativă* are în vedere eliminarea din calculul impozitului a perioadelor în care nava nu este exploatată efectiv (ex. sechestrări, reparații, perioade inactive); totuși, vă rugăm să aveți în vedere faptul că, potrivit *secțiunii 3.1. din Liniile directe*: „Taxa pe tonaj se va plăti indiferent de faptul că societatea a înregistrat profituri sau pierderi.”. Astfel, prin excluderea anumitor perioade (ex. reparații, sechestr) din baza de calcul a impozitului pe tonaj, alin. (4) introduce un element de variabilitate în cuantumul ajutorului acordat, corelând artificial nivelul sprijinului cu utilizarea efectivă a navei, ceea ce contravine secțiunii indicate anterior. Astfel, recomandăm reformularea alin. (4), pentru a reflecta faptul că impozitul pe tonaj se calculează independent de utilizarea efectivă a navei, în concordanță cu *Liniile directe*.

Pe de altă parte, art. 30 alin. (4) al *Propunerii legislative* permite deducerea *amortizării accelerate sau a altor scutiri suplimentare* din valoarea impozitului pe tonaj, ceea ce introduce ideea unui tratament diferențiat între contribuabilii aflați în situații similare. Regimul trebuie să funcționeze pe baza unei formule prestabilite și uniforme, necorelate cu cheltuielile reale sau politici contabile individuale și, de aceea, recomandăm reanalizarea prevederii, pentru a asigura neutralitatea fiscală și conformitatea cu principiile din *Liniile directe*.

Având în vedere cele de mai sus, recomandăm ca textul *Propunerii legislative* să fie ajustat pentru a reflecta integral aceste principii și prevederi, asigurând astfel un cadru legislativ clar, transparent și conform normelor Uniunii Europene privind ajutorul de stat în domeniul transportului maritim.

Totodată, vă rugăm să armonizați conținutul Expunerii de motive cu proiectul actului normativ.

Mai mult, *Propunerea Legislativă* se regăsește în sfera inițiativelor de politică fiscală, având ca scop instituirea, în România, a unui regim fiscal special pentru societățile care desfășoară activități

de transport maritim internațional. Propunerea este fundamentată pe constatarea că sectorul maritim românesc traversează un declin sever, cauzat de lipsa unui cadru fiscal competitiv și de absența unor stimulente similare celor existente în alte state membre ale Uniunii Europene.

Din perspectiva competențelor reglementate de Ordonanța Guvernului nr. 22/1999⁷, domeniile vizate de propunerea legislativă privind impozitul pe tonaj nu intră în sfera atribuțiilor Consiliului de Supraveghere din Domeniul Naval.

Evidențiem faptul că sunt neclare motivele pentru care, în textul *Propunerii Legislative*, se face referire la impozitul pe venit, aplicabil persoanelor fizice și persoanelor fizice autorizate, iar nu la impozitul pe profit și cel pe microîntreprinderi (spre exemplu la art. 5 alin. 6, art. 6 alin. 2).

În sensul celor prezentate anterior, apreciem că formularea regăsită la art. 4 alin. (2) nu corespunde sensului modificării legislative, întrucât regimul de impozitare pe tonaj nu se poate aplica unor venituri, ci se află în legătură cu navele exploatare, astfel cum rezultă din calculul acestuia.

De asemenea, din punct de vedere al tehnicii legislative, formulăm următoarele observații:

- deși la art. 2 lit. a) este definită noțiunea de „activitate de transport maritim”, la lit. k) și m) se face referire la „activitatea de transport maritim internațional”;
- apreciem că definiția activității de transport maritim trebuie corelată cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare;
- deși la art. 2 lit. m) și n) sunt definite sintagmele de „navă maritimă eligibilă” și „navă maritimă românească”, la lit. o) este definită „nava comunitară”, iar la lit. p) – „nava străină”, lipsind mențiunea de „maritimă” (care totuși este utilizată în explicitarea termenilor);
- pentru a nu se genera confuzii, considerăm că trebuie să se facă corelație între definiția introdusă prin *propunerea legislativă* pentru noțiunea de „societate de transport maritim” și cea existentă în acordurile dintre Guvernul României și guverne ale altor state privind transportul maritim (ex: în Acordul din 2002 între Guvernul României și Guvernul Republicii Slovenia privind transportul maritim, este definită noțiunea de „companie de transport maritim”);
- sintagma utilizată în legislația specifică domeniului naval este de „pavilion român”, iar nu „pavilion românesc”, precum și de „pavilion al unui stat membru”, iar nu „pavilion comunitar”;
- deși la art. 5 alin. (1) lit. c) se face trimiterea la definiția „activității de transport maritim internațional”, aceasta nu se regăsește printre definiții;

⁷ Privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare.

- la art. 6 alin. (4), considerăm că se pune problema îngrădirii drepturilor unei societăți de a nu putea reveni asupra opțiunii pentru aplicarea sistemului de impozitare pe tonaj: „În cazul în care o societate decide să rămână în afara acestui sistem, decizia sa este irevocabilă”;
- apreciem că exemplele prezentate la art. 7, referitoare la activitățile de transport maritim internațional, trebuie corelate cu cele cuprinse în OG nr. 22/1999 (art. 19 – activități de transport naval, din care face parte transportul maritim);
- la art. 18 alin. (1) lit. c), se menționează că Garda Financiară realizează controlul respectării legii, însă această structură s-a desființat în anul 2013, activitatea sa fiind preluată de către Direcția generală antifraudă fiscală din cadrul Agenției Naționale de Administrare Fiscală;
- trimiterea de la art. 18 alin. (6) este eronată; măsurile sancționatoare se regăsesc la art. 19, iar nu la art. 18.

Asigurându-vă de întreaga noastră colaborare, vă stăm la dispoziție pentru orice alte eventuale clarificări.

Cu deosebită considerație,

Bogdan M. CHIRIȚOIU

Președinte

Bogdan
Marius
Chiritoiu

Digitally signed by
Bogdan Marius Chiritoiu
Date: 2025.10.13
14:17:10 +03'00'