

EXPUNERE DE MOTIVE

privind proiectul de Lege a impozitului pe tonaj

I. Introducere și context general al proiectului de lege

A. Necesitatea și oportunitatea instituirii sistemului de impozit pe tonaj

Proiectul de **Lege a impozitului pe tonaj** abordează o problemă fundamentală și stringentă cu care se confruntă sectorul transportului maritim românesc.

S-a constatat o diminuare progresivă a interesului armatorilor față de pavilionul românesc, în principal deoarece legislația națională existentă nu a oferit facilități competitive în comparație cu alte state membre ale Uniunii Europene sau state terțe.

Această situație a condus la o scădere semnificativă a veniturilor înregistrate de statul român din activitățile de transport maritim internațional și la o reducere a ponderii economice a acestui sector în economia națională.

Consecința directă a fost aproape anularea oportunităților de menținere și dezvoltare a transportului maritim, în ciuda faptului că România dispune de o infrastructură portuară maritimă bine dezvoltată și de resurse umane calificate în domeniu.

Această deteriorare economică servește drept un catalizator puternic pentru o reformă legislativă urgentă.

Situația actuală, caracterizată printr-o **pierdere în timp a interesului armatorilor față de pavilionul românesc** și o **scădere a ponderii economice a transportului maritim în economia națională**, indică o eroziune critică a unui sector economic vital.

Aceasta depășește o simplă lipsă de venituri, evidențiind o aproape totală **anulare a oportunităților de menținere și de dezvoltare**.

Acest impact economic sever justifică o intervenție legislativă nu doar ca un stimulent, ci ca o măsură necesară pentru a inversa o tendință dăunătoare și a preveni daune economice suplimentare.

Urgența situației consolidează argumentul pentru adoptarea legii propuse.

B. Obiectivele fundamentale ale proiectului de lege

Proiectul de lege își propune atingerea unor obiective strategice și specifice, menite să revitalizeze sectorul maritim românesc.

Obiectivul strategic principal este adaptarea sistemului de impozitare pe tonaj al României pentru a se alinia cu legislația statelor membre ale Uniunii Europene, încurajând astfel înregistrarea navelor în spațiul UE.

Această aliniere va permite, de asemenea, industriei maritime românești să mențină standarde sociale și de mediu ridicate.

Obiectivele specifice includ:

- 1.** Atragerea armatorilor să-și înregistreze navele sub pavilionul românesc, prin crearea unui sistem de impozitare pe tonaj care să facă atractivă activitatea de transport maritim internațional.
- 2.** Contribuția la dezvoltarea porturilor naționale și a industriei navale.
- 3.** Crearea de noi locuri de muncă și stimularea inovației în sectorul maritim.

4. Creșterea flotei de nave sub pavilion românesc, considerată o componentă importantă în creșterea veniturilor fiscale.
5. Creșterea competitivității, a creșterii economice și a ocupării forței de muncă în domeniul maritim.
6. Dezvoltarea resurselor umane, în special prin crearea de oportunități de formare profesională și dobândire a certificatelor de competență pentru tinerii navigatori români.

Aceste obiective nu sunt doar de natură fiscală, vizând creșterea veniturilor, ci cuprind și aspecte economice, sociale și de dezvoltare a capitalului uman.

Această abordare holistică vizează revitalizarea sectorului maritim, recunoscând că stimulentele fiscale singure nu sunt suficiente fără a aborda infrastructura, ocuparea forței de muncă și formarea profesională. Accentul pus pe **menținerea standardelor sociale și de mediu la un nivel ridicat** se aliniază, de asemenea, cu prioritățile actuale ale UE, indicând o strategie legislativă orientată spre viitor, nu doar o ajustare fiscală reactivă.

Această abordare multifuncțională sporește legitimitatea și viabilitatea pe termen lung a legii propuse.

C. Armonizarea cu legislația Uniunii Europene și standardele internaționale

Proiectul de lege se înscrie în contextul priorităților Uniunii Europene de dezvoltare a politicilor de transport maritim și de instituire a unor sisteme naționale de impozitare mai favorabile, cu scopul de a menține competitivitatea transportului maritim european.

Normele UE privind ajutoarele de stat, deși interzic în principiu ajutoarele care denaturează concurența, permit excepții, în special pentru transportul maritim, în conformitate cu orientări specifice.

Comisia Europeană a aprobat scheme similare de impozitare pe tonaj în alte state membre UE, cum ar fi Belgia, Italia, Suedia, Germania și Lituania, care încurajează înregistrarea sub pavilion UE și respectarea standardelor sociale, de mediu și de siguranță ridicate.

România, ca stat membru al Organizației Maritime Internaționale (IMO), este parte la convențiile internaționale principale care reglementează siguranța maritimă, securitatea maritimă și prevenirea poluării mediului marin de către nave, adoptate sub egida IMO.

Acestea includ:

- Convenția SOLAS (Convenția privind ocrotirea vieții omenești pe mare),
- Codul ISM (Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării),
- Convenția STCW (Convenția internațională privind standardele de instruire, certificare și menținere a navigatorilor),
- Convenția privind munca maritimă 2006 (MLC) și
- Convenția internațională asupra măsurării tonajului navelor din 1969.

Criteriile de eligibilitate ale proiectului de lege sunt direct legate de conformitatea cu aceste convenții.

Alinierea explicită a proiectului de lege cu orientările UE privind ajutoarele de stat și cu convențiile internaționale nu este doar o necesitate legală, ci o mișcare strategică.

Prin conceperea schemei de impozitare pe tonaj pentru a îndeplini aceste cerințe stricte (de exemplu, nediscriminarea, standarde înalte), România se poziționează ca un stat de pavilion responsabil și atractiv în cadrul UE.

Această conformitate proactivă minimizează riscul unor provocări viitoare din partea Comisiei Europene (așa cum s-a întâmplat cu Grecia, care a trebuit să își ajusteze schema de ajutor existentă) și semnalează armatorilor că înregistrarea sub pavilion românesc oferă atât avantaje fiscale, cât și stabilitate reglementară, aspecte cruciale pentru investițiile pe termen lung.

Aceasta transformă conformitatea dintr-o povară într-un element de diferențiere competitivă.

II. Analiza cadrului juridic actual și justificarea propunerilor

A. Situația existentă a sectorului transportului maritim românesc și deficiențele cadrului fiscal

În prezent, sectorul transportului maritim românesc se confruntă cu un dezavantaj semnificativ.

Armatorii și-au pierdut interesul față de pavilionul românesc, deoarece legislația națională nu a oferit facilități competitive în comparație cu alte state, ceea ce a dus la o scădere a veniturilor din activitatea de transport maritim.

Cadrul fiscal actual, bazat în principal pe impozitul pe profit sau pe venit, așa cum este definit de Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, nu oferă aceleași avantaje fiscale ca sistemele de impozitare pe tonaj implementate în alte națiuni maritime.

Această situație a generat un impact negativ și asupra capitalului uman. Lipsa navelor sub pavilion românesc a dus la o depreciere a experienței unui număr important de navigatori români calificați, din cauza oportunităților limitate de desfășurare a activității și de formare practică.

Descrierea problemei conturează un cerc vicios al declinului: legislație necompetitivă conduce la pierderea interesului armatorilor, care, la rândul său, duce la o flotă redusă sub pavilion românesc.

Aceasta se traduce prin scăderea veniturilor maritime și reducerea oportunităților pentru navigatori, alimentând și mai mult dezinteresul.

Proiectul de lege își propune să rupă acest ciclu prin introducerea unui regim fiscal competitiv.

Deprecierea resurselor umane reprezintă o consecință critică pe termen lung, deoarece erodează însăși fundamentul capacităților maritime ale unei națiuni.

Acest aspect subliniază că reforma fiscală nu vizează doar atragerea de capital, ci și conservarea și dezvoltarea expertizei naționale vitale.

B. Prezentarea conceptului de impozit pe tonaj și beneficiile sale

Impozitul pe tonaj reprezintă o sumă forfetară anuală plătită de o societate care desfășoară activități de transport maritim internațional pentru fiecare navă maritimă pe care o exploatează, calculată pe baza tonajului net (NT) al acesteia.

Acest sistem înlocuiește obligația de plată a impozitului pe profit sau a impozitului pe venit.

Unul dintre beneficiile majore ale acestui sistem este oferirea unui mediu fiscal predictibil și stabil.

Spre deosebire de impozitul pe profit, care fluctuează odată cu profiturile, impozitul pe tonaj se bazează pe caracteristicile fizice ale navei (tonajul), oferind o certitudine fiscală esențială într-o industrie cu volatilitate ridicată a veniturilor.

Studii de evaluare efectuate în țări ale Uniunii Europene au demonstrat că sistemul fiscal aplicabil marinei comerciale și schema de protecție socială pentru membrii echipajului reprezintă factori cheie de succes în dezvoltarea transportului maritim.

Impozitul pe tonaj este un mecanism larg adoptat și aprobat la nivelul UE.

Deși proiectul de lege afirmă că impozitul pe tonaj este **mai favorabil decât impozitul pe venit**, beneficiul său profund constă în **predictibilitate**.

Industria navală este, prin natura sa, ciclică și expusă fluctuațiilor economice globale.

O taxă fixă pe tonaj oferă certitudine pentru planificarea investițiilor pe termen lung, reducând riscul financiar pentru armatori.

Această predictibilitate, mai degrabă decât doar o cotă de impozitare mai mică, reprezintă un stimulent puternic pentru investiții de capital intensiv, cum ar fi extinderea și modernizarea flotei, sprijinind direct obiectivul de **creștere a flotei de nave sub pavilion românesc**.

C. Impactul economic și social anticipat al noii reglementări

Noua reglementare este anticipată să aibă un impact economic și social semnificativ.

Din punct de vedere economic, se preconizează că va contribui la dezvoltarea porturilor naționale și a industriei navale, la creșterea flotei sub pavilion românesc și la sporirea veniturilor fiscale.

Pe plan social, proiectul de lege vizează crearea de noi locuri de muncă, în special pentru navigatorii români, și oferirea de oportunități de formare profesională și certificare.

Reducerea contribuțiilor de asistență socială pentru navigatori are ca scop încurajarea investițiilor și promovarea muncii în sectorul transporturilor maritime.

În ansamblu, noul cadru legislativ va spori atractivitatea și competitivitatea sectorului maritim românesc pe piața internațională.

Impactul anticipat depășește veniturile fiscale directe generate de impozitul pe tonaj.

Prin atragerea unui număr mai mare de nave, legea este de așteptat să stimuleze industriile conexe, cum ar fi serviciile portuare, construcțiile navale și reparațiile navale, precum și educația maritimă.

Aceasta sugerează un **efect multiplicator** asupra economiei naționale.

Accentul pus pe **crearea de locuri de muncă, inovația și creșterea flotei** indică o viziune strategică de revitalizare a întregului ecosistem maritim, nu doar a unei singure industrii.

Acest beneficiu holistic consolidează justificarea efortului legislativ, demonstrând un interes național mai larg, dincolo de câștigurile fiscale imediate.

III. Cadrul UE privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim

Regimurile naționale de impozit pe tonaj în statele membre ale Uniunii Europene operează într-un cadru de reglementare strict, guvernat de normele UE privind ajutoarele de stat. Rolul Comisiei Europene este de a asigura că aceste măsuri fiscale nu denaturează concurența în piața internă.

A. Principii ale Normelor UE privind Ajutoarele de Stat (Articolul 107 TFUE)

Conform Articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (TFUE), ajutoarele acordate de statele membre sau prin resurse de stat, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau producții și care afectează schimburile comerciale dintre statele membre, sunt, în principiu, interzise.

Cu toate acestea, Articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE prevede excepții, permițând ca ajutoarele acordate pentru facilitarea dezvoltării anumitor activități economice să fie considerate compatibile cu piața internă, în cazul în care acestea nu afectează în mod negativ condițiile de realizare a schimburilor comerciale într-o măsură contrară interesului comun.

B. Linii directoare specifice pentru ajutoarele de stat în transportul maritim

Comisia Europeană a elaborat „Linii directoare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim” (Linii directoare din 2004, actualizate ulterior), care permit explicit statelor membre să adopte măsuri pentru a îmbunătăți climatul fiscal pentru companiile de transport maritim.

Obiectivul principal al acestor linii directoare este de a contracara riscul de „flagging-out” (înregistrarea navelor în afara UE pentru a beneficia de impozite mai mici sau reglementări mai puțin stricte) și de relocare a companiilor de transport maritim în țări non-UE.

Impozitul pe tonaj este recunoscut ca fiind cea mai importantă și compatibilă măsură în cadrul acestor linii directoare, permițând companiilor de transport maritim să fie impozitate pe baza unui profit noțional sau a tonajului pe care îl operează, în loc să fie impozitate conform sistemului normal de impozit pe profit.⁴ Aceasta oferă predictibilitate fiscală și poate reduce sarcina fiscală generală.

C. Condiții pentru aprobarea schemelor de impozit pe tonaj de către comisia europeană

- **Domeniul de aplicare al activităților**

Beneficiile trebuie să se limiteze la „activități maritime autentice” (transportul de mărfuri și persoane pe mare).

Comisia examinează schemele pentru a preveni „extinderea” tratamentului fiscal favorabil la sectoare care nu sunt legate de transportul maritim.

- **Non-Discriminare**

Schemele trebuie să asigure un tratament egal între companiile de transport maritim și registrele din diferite state ale Spațiului Economic European (SEE), păstrând regulile pieței interne privind libertatea de stabilire.

Aceasta se traduce adesea printr-o cerință de „legătură cu pavilionul” (flag link), unde o parte semnificativă a flotei trebuie să arboreze un pavilion UE sau SEE.

- **Standarde înalte**

Schemele sunt aprobate cu înțelegerea că ele încurajează companiile de transport maritim să se înregistreze în Europa, angajându-se astfel la standarde sociale, de mediu și de siguranță mai înalte.

- **Perioada de angajament**

Schemele aprobate necesită, de obicei, o perioadă minimă de angajament, adesea de 10 ani, pentru a asigura stabilitatea și impactul pe termen lung.

- **Procesul de Aprobare**

Schemele de „ajutor de stat nou” necesită, în general, notificare către Comisie pentru evaluare și aprobare conform Articolului 108 din TFUE. „Ajutorul existent” (implementat înainte de aderarea unei țări la UE) este supus unei proceduri specifice de cooperare.

Clasificarea proiectului de lege român ca „ajutor de stat nou” și implicațiile sale procedurale sunt semnificative.

Clauza explicită din proiectul de lege, conform căreia legea se aplică „după aprobarea sistemului de impozitare pe tonaj prin Decizie de către Comisia Europeană, în conformitate cu art. 108 din TFUE”, este un detaliu procedural critic.

Aceasta înseamnă că impozitul pe tonaj propus de România este clasificat ca „ajutor de stat nou”, necesitând un proces formal de notificare și evaluare din partea Comisiei.

Aceasta se deosebește de „ajutorul existent” (de exemplu, schema Greciei de dinainte de 1975), care urmează o procedură de cooperare diferită.

Prin căutarea proactivă a aprobării ca ajutor nou, România își asigură certitudinea juridică și conformitatea de la bun început, o poziție mai puternică decât încercarea de a modifica ulterior o schemă existentă, potențial neconformă. Perioada de valabilitate de 10 ani este, de asemenea, în concordanță cu duratele tipice de aprobare pentru astfel de scheme.

D. Aprobări recente și tendințe

Comisia Europeană a aprobat sau re-aprobat recent diverse scheme de impozit pe tonaj și măsuri conexe în întreaga UE, inclusiv pentru

- Italia (reintroducerea schemei „Registrului Internațional”),
- Grecia (măsuri de conformitate pentru schema existentă),
- Danemarca (extinderea la tipuri suplimentare de nave),
- Belgia (prelungirea măsurilor de sprijin),
- Suedia, Germania (reducerea contribuțiilor sociale pentru navigatori),
- Lituania, Malta și Portugalia.

Acest lucru demonstrează relevanța și acceptarea continuă a impozitului pe tonaj ca instrument de politică maritimă în cadrul UE.

Rolul activ al UE în modelarea, nu doar reglementarea, impozitării maritime este evident.

Abordarea UE privind ajutoarele de stat în transportul maritim depășește simpla interdicție.

Linii directe maritime permit activ statelor membre să implementeze impozitul pe tonaj și chiar le îndeamnă să-și „revizuiască schemele de impozit pe tonaj pentru a asigura un tratament egal între companiile europene de transport maritim și pentru a ține pasul cu evoluția sectorului transportului maritim”.

Acest lucru indică faptul că UE nu este doar un regulator pasiv, ci un participant activ în modelarea unui mediu competitiv și armonizat pentru sectorul său maritim.

Fluxul continuu de aprobări și revizuirii ale schemelor naționale semnifică un proces dinamic, iterativ, în care Comisia asigură coerența și echitatea în întregul bloc, permițând în același timp specificități naționale.

Aceasta poate fi considerată o formă de „**armonizare prin aprobare**”, în care politicile naționale converg prin supravegherea Comisiei Europene.

Un alt aspect important este mandatul dual al UE: competitivitatea și standardele de reglementare ca obiective interconectate.

O temă recurentă în aprobările UE ale schemelor de impozit pe tonaj este obiectivul dual: promovarea competitivității economice și asigurarea respectării „standardelor sociale, de mediu și de siguranță mai înalte”.

Acest lucru demonstrează că ***impozitul pe tonaj nu este o concesiune***, ci **un instrument strategic pentru a menține operațiunile de transport maritim în orbita de reglementare a UE**.

Cerința de conformitate cu convențiile internaționale precum SOLAS, STCW și MLC nu este, prin urmare, doar o alegere națională, ci o condiție fundamentală pentru compatibilitatea ajutorului de stat al UE.

Acest lucru explică de ce proiectul român include prevederi detaliate privind naționalitatea echipajului, formarea și aderarea la convențiile internaționale, precum și penalități pentru navele aflate pe listele negre/gri ale MOU de la Paris, deoarece acestea contribuie direct la îndeplinirea mandatului dual al UE

IV. Analiza comparativă privind regimurile de impozit pe tonaj în statele membre ale UE

Regimul de impozit pe tonaj propus de România prezintă numeroase similitudini cu schemele existente în alte state membre ale Uniunii Europene.

Această secțiune oferă o analiză comparativă detaliată, evidențiind atât punctele comune, cât și diferențele.

Tabelul de mai jos răspunde direct cererii de a prezenta o listă a denumirilor legilor similare din fiecare țară a UE.

Acesta oferă o referință rapidă și consolidată pentru instrumentele juridice care reglementează impozitul pe tonaj în diverse țări ale UE, demonstrând adoptarea pe scară largă și caracterul comun al acestui regim în cadrul Uniunii.

Includerea anului de introducere sau a celei mai recente aprobări oferă un context temporal, permițând înțelegerea maturității și a actualizărilor recente ale acestor regimuri.

Coloana „Caracteristici cheie (scurt)” oferă o imagine de ansamblu comparativă imediată, pregătind terenul pentru analiza mai detaliată.

Tabelul 1
Statele membre UE cu regimuri de impozit pe tonaj și denumirile legilor

Țară	Denumirea Legii, a Schemei de impozit pe tonaj, sau legislația relevantă	Anul introducerii sau ultimei aprobări majore	Caracteristici cheie (scurt)
România	Proiect de Lege a impozitului pe tonaj	2025 (actualul proiect)	Înlocuiește impozitul pe profit/venit cu o sumă forfetară pe NT; cerință 60% pavilion UE/SEE; beneficii pentru echipaj român.
Austria	Tonnage Taxation Scheme	2009	Impozit pe tonaj net; angajament 10 ani; rată 12.5% din profitul noțional.
Belgia	Tax Measures for Merchant Shipping (Legea program din 2002)	2003 (aprobat), 2017 (prelungit)	Impozit forfetar pe tonaj; amortizare accelerată; scutire TVA; cerință pavilion UE/SEE.
Bulgaria	Tax on Vessels Operation Activity (Codul Fiscal)	N/A (regim alternativ)	Regim alternativ de impozitare pe tonaj net; rată 10%.
Cipru	Merchant Shipping (Fees and Taxing Provisions) Law of 2010 (Law 44(I)/2010)	2010 (aprobat), 2017 (prelungit)	Sistem de impozit pe tonaj (TTS); angajament 10 ani; scutire impozit pe profit, câștiguri de capital.
Croația	Maritime Act (modificări)	2014 (notificat)	Impozit pe tonaj pentru transport maritim internațional; include bareboat charter-out limitat.
Danemarca	Lov om beskatning af rederivirksomhed (Tonneskatteloven)	2001 (aprobat), 2018 (extins)	Impozit pe tonaj; angajament 10 ani; include nave de pază, servicii offshore.
Estonia	Estonian Income Tax Act (nr. 521)	N/A (regim alternativ)	Impozit pe tonaj pentru transport internațional de mărfuri/pasageri; minim 500 GT.

Finlanda	Tonnage Tax Act	2009 (propus)	Impozit pe tonaj pentru transport de mărfuri și pasageri; scop: competitivitate.
Franța	Article 209-0 B of the General Tax Code (Code général des impôts)	2003 (aprobat), 2015 (modificat)	Impozit pe tonaj; cerință 25% pavilion european; include time-charter.
Germania	Section 5a Income Tax Act (Einkommensteuergesetz)	1999 (implementat)	Impozit pe tonaj; pentru nave comerciale în trafic internațional; management în Germania.
Grecia	Greek Tonnage Tax Regime (Law 4336/2015)	1957 (introdus), 2015 (extins), 2024 (aliniat UE)	Impozit pe tonaj pentru nave grecești și UE/SEE; include managementul navelor.
Irlanda	Part 24A, Sections 697(A) to 697(Q) and Schedule 18B Taxes Consolidation Act 1997 (TCA 1997)	2005 (aprobat)	Impozit pe tonaj; strategic & comercial management în Irlanda; rată 12.5% din profitul noțional.
Italia	Italian Tonnage Tax Regime	2005 (introdus), 2025 (reintrodus)	Impozit pe tonaj; angajament 10 ani; „cherry picking” interzis.
Letonia	Tonnage Tax (parte a Legii privind Taxele și Impozitele)	N/A (regim alternativ)	Impozit forfetar pe tonaj net; beneficii pentru echipaj.
Lituania	Tonnage Tax (parte a Legii Fiscale)	2008 (aprobat)	Impozit forfetar pe tonaj net; beneficii pentru echipaj.
Malta	Merchant Shipping (Fees and Taxing Provisions) Laws of 2010-2020	2010 (aprobat), 2017 (prelungit)	Impozit pe tonaj; scutire de impozit pe profit și câștiguri de capital; angajament 10 ani.
Olanda	Dutch Tonnage Tax Scheme	1996 (introdus)	Impozit pe tonaj; alegere liberă a pavilionului în 2025 (excepție temporară); scheme de management.
Polonia	Act on Tonnage Tax of 24 August 2006	2006 (introdus)	Impozit pe tonaj pentru nave comerciale în transport internațional;

			rată 19% din baza de impozitare.
Portugalia	Decree-Law no. 92/2018	2018 (introdus)	Regim special de impozit pe tonaj și regim fiscal/contributiv pentru navigatori.
Slovenia	Tonnage Tax Act (ZDTon)	2009 (aprobat), 2018 (prelungit)	Impozit pe tonaj; angajament 10 ani; include activități auxiliare.
Spania	Tonnage Tax (parte a legislației fiscale)	N/A	Impozit pe tonaj.
Suedia	The Swedish Tonnage Tax System	2017 (introdus)	Impozit pe tonaj; cerință pavilion EEA; subvenții pentru echipaj.

Comparația detaliată a caracteristicilor cheie

Criterii de eligibilitate:

1. Reședința/managementul companiei

Majoritatea regimurilor de impozit pe tonaj din UE, inclusiv prin proiectul de Lege a impozitului pe tonaj, cer ca societatea să aibă reședința fiscală sau managementul efectiv în statul care implementează schema (ex: Olanda, Danemarca, Germania, Cipru, Italia, Slovenia, Estonia, Bulgaria).

2. Tipul/dimensiunea navei

Schemele se aplică, în general, navelor comerciale angajate în transport internațional. Adesea este specificat un tonaj brut minim (ex: Suedia >100 GT 52, Estonia >500 GT 49, Lituania >100 NT 53).

Proiectul de Lege a impozitului pe tonaj definește „navă maritimă eligibilă” pentru transport internațional și listează excluderi specifice.

3. Cerința de pavilion (Flag Link) UE/SEE

O cerință comună este ca o parte semnificativă a flotei să arboreze un pavilion UE/SEE (ex: Belgia, Danemarca, Suedia, Cipru, Estonia).

Proiectul de Lege a impozitului pe tonaj impune ca 60% din tonajul flotei să fie sub pavilion românesc sau comunitar, cu un prag inițial de 25% pentru primii trei ani.

4. Activități auxiliare

Acestea sunt, în general, permise dacă reprezintă un procent limitat din veniturile totale (ex: Danemarca <50%, Slovenia, Estonia).

Proiectul acesta definește detaliat activitățile auxiliare eligibile.

5. Societățile de administrare

Multe țări extind regimul la societățile de administrare a navelor (ex: Danemarca, Cipru, Belgia).

Proiectul de Lege a impozitului pe tonaj include prevederi specifice pentru acestea.

Metode de calcul și rate de impozitare:

1. Toate regimurile de impozit pe tonaj utilizează o sumă forfetară bazată pe tonajul net (NT).
2. Ratele pe tranșe de tonaj sunt o caracteristică comună (ex: Danemarca, Belgia, Italia, Slovenia, Estonia, Polonia, Austria).

Proiectul de Lege a impozitului pe tonaj utilizează, de asemenea, rate pe tranșe.

3. Ratele efective variază semnificativ între țări (ex: Danemarca DKK per 100 NT, Belgia EUR per 100 NT, Italia EUR per NT, Slovenia EUR per 100 NT, Estonia EUR per NT, Polonia EUR per 100 NT).

Proiectul de Lege a impozitului pe tonaj utilizează EUR per 100 NT.

Această divergență a ratelor, dar convergența structurilor, sugerează o înțelegere comună a modului de aplicare a unei taxe bazate pe tonaj, probabil influențată de Liniile directoare maritime ale UE.

Variația ratelor ar putea reflecta priorități economice naționale, poziționări competitive sau sarcini fiscale generale diferite pe care impozitul pe tonaj este conceput să le compenseze.

Coerența în structură indică, totuși, un model de „bună practică” partajat pentru implementarea unui astfel de regim.

Stimulente fiscale:

1. Câștiguri de capital

Adesea scutite sau condiționate de reinvestire (ex: Regatul Unit, Grecia, Malta, Suedia, Belgia).

România, prin Proiectul de Lege a impozitului pe tonaj, oferă o cotă „0” dacă venitul este reinvestit.

2. Amortizare

Amortizarea accelerată este o practică comună (ex: Belgia).

România, prin Proiectul de Lege a impozitului pe tonaj, oferă amortizare accelerată și o scutire de 5 ani pentru navele noi construite în șantiere navale românești.

3. Scutiri de TVA

Comune pentru serviciile legate de transportul maritim (ex: Belgia).

Proiectul de Lege a impozitului pe tonaj prevede scutiri extinse de TVA.

Prevederi privind Echipajul:

1. Beneficiile fiscale pentru navigatori sunt larg răspândite (ex: Suedia, Lituania, Letonia, Estonia, Portugalia).
2. Cerințe privind naționalitatea/reședința echipajului sunt, de asemenea, prezente (ex: România impune 50% echipaj român/UE/SEE).

Această abordare românească, care combină o cerință puternică de „legătură cu pavilionul” (60% pavilion românesc/comunitar) cu stimulente semnificative pentru navigatorii români (50% echipaj român/UE/SEE, formare de cadeți, scutire de impozit pe venit, reducere a contribuțiilor sociale), reprezintă o combinație sofisticată.

În timp ce liniile directoare ale UE promovează, în general, legături cu pavilioanele UE/SEE, România utilizează flexibilitatea acestor linii directoare pentru a-și consolida în mod specific pavilionul național și forța de muncă maritimă națională.

Aceasta demonstrează o intenție strategică de a maximiza beneficiile naționale în cadrul european.

Perioade de angajament și reguli de ieșire:

- O perioadă de angajament de 10 ani este tipică (ex: Danemarca, Malta, Italia, Austria, Cipru, Slovenia, Belgia).
Proiectul de Lege a impozitului pe tonaj impune, de asemenea, un angajament de 10 ani.
- Restricțiile de reintrare după renunțarea la sistem sunt comune (ex: Suedia are o perioadă de blocare de 10 ani).
Proiectul de Lege a impozitului pe tonaj prevede o perioadă de blocare de 3 ani.

Penalități și conformitate:

- Penalitățile pentru neconformitate sunt prezente (ex: Cipru).
Proiectul de Lege a impozitului pe tonaj prevede majorarea impozitului pentru navele de pe listele gri/negre ale MOU de la Paris și recuperarea ajutoarelor incompatibile.
- Regula „totul sau nimic” este comună (ex: Italia, Cipru).
România va aplica această regulă.
Această regulă este o măsură crucială de prevenire a evaziunii fiscale, menită să împiedice companiile să aplice selectiv impozitul pe tonaj doar navelor sau activităților lor cele mai profitabile, menținându-le pe cele mai puțin profitabile sub regimul normal de impozitare.
Aplicarea acesteia la nivel de grup asigură că restructurările corporative nu subminează intenția schemei. Aceasta demonstrează o înțelegere matură a designului politicilor fiscale pentru a preveni abuzurile și a asigura integritatea sistemului de impozit pe tonaj.

Un aspect notabil al proiectului de Lege a tonajului maritim este perioada de acomodare.

Prevederea unei perioade de acomodare de un an, în care o companie poate renunța la impozitul pe tonaj dacă acesta nu îi este favorabil, este o caracteristică distinctivă.

Aceasta demonstrează un grad de flexibilitate și de reacție la preocupările industriei.

Recunoaște că tranziția la un nou regim fiscal poate fi complexă și oferă o plasă de siguranță pentru companii, încurajând potențial adoptarea inițială prin reducerea riscurilor percepute.

Aceasta este un „punct de vânzare” unic pentru schema românească în comparație cu altele care ar putea avea angajamente imediate și ireversibile.

Această prevedere echilibrează dorința statului de angajament pe termen lung cu nevoia industriei de flexibilitate în timpul tranziției.

V. Proiectul de Lege a impozitului pe tonaj vs. regimuri de impozit pe tonaj din UE/G7

În tabelul următor este abordată direct esența proiectului de Lege a tonajului.

Acesta oferă o comparație directă, alăturată, a sistemului propus de România cu modele reprezentative din UE și G7, permițând identificarea ușoară a similitudinilor și diferențelor.

Caracteristică	Proiectul de lege	Olanda	Grecia	Germania	Regatul Unit	Japonia
Baza de calcul	Tonaj net (NT)	Tonaj net (NT)	Tonaj net (NT)	Tonaj net (NT)	Tonaj net (NT)	Tonaj net (NT)
Înlocuiește	Impozitul pe profit/venit	Impozitul pe profit	Impozitul pe profit	Impozitul pe profit	Impozitul pe profit	Impozitul pe profit
Eligibilitate companie	Rezidență fiscală RO, ISM Cert.	Rezidență fiscală NL	Rezidență fiscală GR	Management efectiv DE	Rezidență fiscală UK	Companii naționale
Eligibilitate navă	Nave comerciale eligibile în transport internațional	Nave comerciale	Nave comerciale	Nave comerciale	Nave comerciale	Nave comerciale
Cerința pavilion (Flag Link)	60% RO/UE/SEE (după 3 ani)	Fără cerință UE/SEE în 2025 (excepție)	GR/UE/SEE	Nu este specificat explicit, dar implicat	Retrasă (post-Brexit)	Japonez (scop: creștere)
Activități Auxiliare	Definite detaliat, limitate (excl. jocuri de noroc)	Incluse sub condiții (ex: remorcare, dragare)	Incluse sub condiții	Incluse sub condiții	Incluse sub condiții	Incluse sub condiții
Societăți de management	Eligibile (rate specifice)	Incluse	Incluse	Incluse	Incluse	Incluse
Calcul rate	Tarife zilnice pe tranșe de 100 NT (Euro)	Tarife zilnice pe tranșe de NT (Euro)	Tarife anuale pe tranșe de NT (Euro)	Tarife zilnice pe tranșe de NT (Euro)	Tarife zilnice pe tranșe de NT (GBP)	N/A (calcul diferit)
Ajustări vârstă navă	Da (Anexa 2: reduceri/majorări)	Nu este specificat	Nu este specificat	Nu este specificat	Nu este specificat	Nu este specificat
Amortizare accelerată	Da (nave noi)	Da	Da	Da	Da	Da
Câștiguri de capital	0% dacă reinvestite	Incluse în impozit pe tonaj	Scutite	Incluse în impozit pe tonaj	Scutite	Incluse în impozit pe tonaj

Scutiri TVA	Da (extinse)	Da	Da	Da	Da	Nu este specificat
Prevederi echipaj	50% RO/UE/SEE, beneficii fiscale	Beneficii fiscale	Beneficii fiscale	Reduceri contribuții sociale	Beneficii fiscale	Beneficii fiscale (scop: creștere navigatori)
Perioadă angajament	10 ani	N/A	N/A	N/A	8 ani (anterior 10)	5 ani (inițial)
Regula „Totul/Nimic”	Da	Da	Da	Da	Da	Da
Penalități	MOU Paris, recuperare ajutor	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Aprobare UE	Necesită aprobare CE (Art. 108 TFUE)	Aprobare CE	Aprobare CE	Aprobare CE	N/A (post-Brexit)	N/A (non-UE)

Analiza Alinierii

Aliniere puternică cu liniile directoare maritime ale UE:

- **Principiul de bază:**
Propunerea din Proiectul de Lege a impozitului pe tonaje a înlocui impozitul pe profit cu o taxă forfetară pe tonaj reprezintă o adoptare directă a mecanismului central permis de normele UE privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim.
- **Activități/nave eligibile:**
Domeniul de aplicare detaliat al activităților eligibile (transport internațional, servicii auxiliare în condiții stricte) și excluderile explicite oglindesc îndeaproape liniile directoare ale UE pentru a asigura că beneficiile sunt limitate la activități maritime autentice și pentru a evita extinderea la alte sectoare.
Definițiile „navei maritime eligibile” și „transportului maritim internațional” se aliniază cu interpretările comune ale UE.
- **Cerința de pavilion (Flag Link):**
Cerința ca o parte semnificativă a flotei să fie sub pavilion românesc sau comunitar (60% după 3 ani) este o aplicare directă a principiului „flag link” al UE, conceput pentru a preveni discriminarea și a promova registrele UE.
- **Perioada de Angajament:**
Perioada de angajament obligatorie de 10 ani este standard pentru schemele aprobate de UE.
- **Regula „Totul sau Nimic”:**
Interdicția „cherry-picking”-ului și aplicarea la nivel de grup sunt măsuri comune de prevenire a evaziunii fiscale în regimurile UE.
- **Aprobarea Comisiei Europene:**

Clauza explicită care impune aprobarea Comisiei Europene conform Articolului 108 din TFUE confirmă aderarea la cadrul juridic al UE pentru ajutoarele de stat noi.

Similitudini cu Modele Specifice din UE/G7:

- Structura tarifară pe tranșe:
Utilizarea tarifelor pe tranșe bazate pe tonajul net este o practică larg adoptată în țările UE (ex: Danemarca, Belgia, Italia, Slovenia, Estonia, Polonia, Austria).
- Prevederi privind echipajul
Accentul pe compoziția echipajului național/UE/SEE și beneficiile fiscale pentru navigatori este o caracteristică împărtășită cu mai multe țări UE (ex: Suedia, Lituania, Letonia, Portugalia, Germania).
Această abordare românească este o combinație sofisticată. În timp ce liniile directe UE promovează, în general, legături cu pavilioanele UE/SEE, România utilizează flexibilitatea din cadrul acestor linii directe pentru a-și consolida în mod specific **pavilionul național și forța de muncă maritimă națională**.
Acest lucru demonstrează o intenție strategică de a nu se limita doar la conformitate, ci de a maximiza beneficiile naționale în cadrul european.
- Facilități fiscale:
Amortizarea accelerată și scutirile de câștiguri de capital sunt stimulente comune găsite în regimuri precum cel belgian, britanic, grec, maltez și suedez.
Scutirile de TVA sunt, de asemenea, o caracteristică comună.
- Penalități pentru performanță slabă:
Majorarea impozitului pentru navele aflate pe listele negre/gri ale MOU de la Paris este un mecanism sofisticat de conformitate care se aliniază cu accentul UE pe standarde înalte de siguranță și controlul statului portului.
Cipru utilizează, de asemenea, listele MOU de la Paris în circularele sale.
- Rolul convențiilor internaționale:
Proiectul de Lege a impozitului pe tonaj face referire explicită și își bazează definițiile pe numeroase convenții maritime internaționale (SOLAS, ISM, STCW, MLC, Măsurarea Tonajului).
Prin încorporarea directă a acestor standarde internaționale în legea sa națională privind impozitul pe tonaj, România va demonstra angajamentul față de cele mai bune practici globale în siguranța maritimă, securitate și protecția mediului.
Acest lucru conferă pavilionului românesc mai multă credibilitate la nivel internațional și îi sporește atractivitatea pentru armatorii care operează la nivel global și trebuie să respecte aceste convenții indiferent de pavilion.
De asemenea, consolidează argumentul pentru aprobarea Comisiei Europene, deoarece UE prioritizează aceste standarde.

Domenii/nuanțe specifice:

- Rotunjirea NT:
Regulile specifice de rotunjire a NT din Proiectul de Lege a impozitului pe tonajar putea diferi în detalii tehnice minore față de alte țări, deși principiul utilizării NT rămâne același.
- Ajustări bazate pe vârstă:

Deși unele țări pot avea stimulente pentru navele noi, ajustarea explicită a impozitului pe tonaj în funcție de vârsta navei (reducere/majorare) este o caracteristică specifică României, care influențează sarcina fiscală generală în funcție de modernizarea flotei.

- Calculul pentru societățile de administrare:

Calculul pentru societățile de administrare bazat pe unități de 400 NT este un detaliu specific care poate varia față de abordările altor țări în impozitarea activităților de management.

- Navlosirea Navei Nude (Bare-boat Charter Out):

Proiectul de Lege a impozitului pe tonaj exclude explicit veniturile din navlosirea navei nude (cu excepția tranzacțiilor intragrup), în timp ce unele țări UE permit acest lucru în anumite condiții (ex: Danemarca, Suedia, Croația).

Aceasta este un punct de divergență care ar putea limita flexibilitatea și atractivitatea pavilionului românesc pentru anumite modele de afaceri.

VI. Prevederi detaliate ale proiectului de Lege a impozitului pe tonaj

A. Definiții și termeni cheie

Articolul 2 al proiectului de lege oferă definiții clare și cuprinzătoare pentru termenii esențiali, asigurând astfel claritate juridică și delimitarea precisă a sferei de aplicare a sistemului de impozitare pe tonaj.

Printre aceștia se numără „activitate de transport maritim”, „administrator de navă”, „impozit pe tonaj”, „navă maritimă eligibilă”, „societate de transport maritim”, precum și diverse convenții internaționale relevante.

De exemplu, „transportul maritim internațional” este definit pentru a include tipuri specifice de călătorii, cum ar fi cabotajul insular și serviciile de aprovizionare offshore.

Definițiile extinse și detaliate, în special pentru „activitatea de transport maritim eligibilă” și serviciile „societății de administrare”, sunt cruciale.

Acest nivel de detaliu răspunde direct necesității de a preveni „cherry-picking-ul” și de a asigura conformitatea cu normele UE privind ajutoarele de stat, care impun ca ajutoarele să fie bine direcționate și să nu denatureze nejustificat concurența.

Prin definirea precisă a ceea ce se califică, legea urmărește să minimizeze oportunitățile de interpretare greșită, evaziune fiscală și acțiuni legale ulterioare sau de recuperare a „ajutoarelor incompatibile”.

Această claritate prealabilă reduce povara administrativă și riscul juridic atât pentru autorități, cât și pentru operatori.

B. Sistemul de impozitare pe tonaj aplicabil societăților de transport maritim

Societățile de transport maritim care obțin venituri din activități eligibile pot opta pentru sistemul de impozitare pe tonaj, fiind astfel scutite de la plata impozitului pe venit.

Impozitul pe tonaj anual este o sumă forfetară calculată pe baza tonajului net (NT) al navei, conform Certificatului internațional de tonaj (1969), și în funcție de vârsta navei.

Calculul impozitului se realizează pe baza unui sistem pe praguri valorice de tonaj net, descompuse în tranșe de 100 de unități de tonaj net (100 de TN), care se înmulțesc cu o rată zilnică stabilită în Euro.

Valorile NT sunt rotunjite conform unor reguli specifice.

Impozitul se calculează doar pentru perioada în care nava este în exploatare efectivă, excluzând perioadele de sechestru judiciar, reparații sau scoatere din exploatare.

Plata se face anticipat, în termen de 30 de zile de la data opțiunii pentru sistem, iar dacă opțiunea nu coincide cu începutul anului fiscal, impozitul se calculează proporțional.

Impozitul se calculează în Euro și se achită în RON la cursul BNR din data întocmirii declarației de impunere.

O caracteristică importantă este că nu se permite deducerea cheltuielilor generate de realizarea veniturilor din activitatea de transport maritim.

De asemenea, se aplică reduceri sau majorări procentuale în funcție de vârsta navei, iar impozitul este plătit indiferent dacă societatea înregistrează profit sau pierderi.

Regulile „fără deducerea cheltuielilor” și „irelevanța profitului/pierderii” sunt esențiale pentru atractivitatea impozitului pe tonaj.

Aceasta simplifică semnificativ conformitatea, reducând povara administrativă și costurile asociate cu calcule complexe de profit, deduceri și audituri.

Pentru un sector cu profituri volatile, aceasta reduce riscul fiscal, oferind o structură de costuri predictibilă, indiferent de condițiile pieței.

Această simplificare reprezintă o „facilitate” cheie pe care sistemul anterior nu o oferea.

TABELUL 1

Structura impozitului pe tonaj pentru societățile de transport naval eligibile

Nr. crt.	Tonajul net al navei (NT)	Rata/zi pentru fiecare 100 NT
1.	0 - 1.000 NT	0,50 Euro
2.	1.001-10.000 NT	0,35 EUR
3.	10.001-25.000 NT	0,20 EUR
4.	25.001-50.000 NT	0,10 EUR
5.	> 50.001 NT	0,05 EUR

Sursa: ANEXA nr. 1 la Proiectul de lege

Acest tabel este fundamental, deoarece

- Ilustrează direct mecanismul central de calcul al impozitului pe tonaj.
- Oferă o claritate imediată asupra ratelor aplicate diferitelor praguri de tonaj, permițând armatorilor să estimeze ușor obligația fiscală.
- subliniază predictibilitatea sistemului, un stimulent cheie pentru atragerea investițiilor în sectorul maritim, prin afișarea ratelor fixe.
- Servește ca punct de referință direct pentru compararea ratelor de impozitare pe tonaj ale României cu cele din alte jurisdicții, aspect crucial pentru armatorii care iau decizii privind pavilionul.

Tabelul 2

Reducerea/majorarea impozitului pe tonaj în funcție de vârsta navei maritime

Nr. crt.	VÂRSTA NAVEI	REDUCEREA
1.	0 - 5 ani	-30%
2.	peste 5 - 10 ani	-15%
3.	peste 10 - 15 ani	0%
4.	peste 15 - 20 ani	+5%
5.	peste 20 ani	+10%

Sursa: ANEXA nr. 2 la Proiectul de Lege

Acest tabel evidențiază un pârghie politică crucială în cadrul sistemului de impozitare pe tonaj.

Reducerile pentru navele mai noi (-30% pentru 0-5 ani, -15% pentru 5-10 ani) stimulează direct armatorii să investească în flote moderne, care sunt, în general, mai eficiente din punct de vedere al consumului de combustibil, mai ecologice și mai sigure.

Aceasta se aliniază cu obiectivul UE de promovare a standardelor înalte de mediu și siguranță.

Creșterile pentru navele mai vechi (+5% pentru 15-20 ani, +10% pentru peste 20 ani) acționează ca un factor de descurajare pentru operarea flotelor îmbătrânite, care adesea au costuri de întreținere mai mari, eficiență mai scăzută și un impact mai mare asupra mediului.

Aceasta împinge subtil flota către reînnoire și performanță îmbunătățită.

De asemenea, demonstrează modul în care politica fiscală poate fi utilizată pentru a atinge obiective strategice mai ample, dincolo de generarea de venituri, cum ar fi reînnoirea flotei și protecția mediului.

C. Măsuri fiscale suplimentare și facilități

Proiectul de lege introduce o serie de măsuri fiscale suplimentare menite să stimuleze investițiile și dezvoltarea sectorului maritim.

Acestea includ:

1. Amortizare accelerată

Pentru construcția de nave noi maritime utilizate în activități eligibile, se poate aplica un regim de amortizare accelerată a profitului reinvestit (20% în anul intrării în serviciu, 15% în următorii doi ani, apoi 10% până la amortizarea completă).

2. Scutire pentru navele construite în România

Navele maritime noi construite în șantierele navale românești și înregistrate sub pavilion românesc beneficiază de o perioadă de scutire de 5 ani de la impozitul pe tonaj.

3. Impozitare cu cotă „0” la vânzarea navei

Veniturile realizate din vânzarea unei nave eligibile sunt supuse unei impozitări cu cotă „0”, cu condiția ca aceste venituri să fie utilizate integral în termen de 3 ani pentru achiziționarea, repararea, modernizarea sau adaptarea unei alte nave eligibile.

În caz contrar, veniturile respective vor fi supuse impozitării cu cota reglementată de Codul Fiscal în vigoare.

4. Taxă fixă pentru ipotecă/gajuri

Pentru înregistrarea unei ipotecă/gaj fără depozitare ce grevează o navă maritimă înregistrată sub pavilion românesc, se percepe o taxă forfetară fixă de 25 EURO, nu o taxă la valoarea creditului.

5. Scutire de TVA

Societățile de transport maritim și societățile de administrare beneficiază de scutire de TVA pentru o gamă largă de operațiuni, inclusiv construcția, întreținerea, repararea, modificarea navelor, furnizarea de echipamente, operațiuni de remorcare, pilotaj și salvare, aprovizionare, clasificare, leasing, chartering și asigurare.

6. Reduceri specifice

Societățile de management cu sediul în UE/SEE beneficiază de o reducere de 20% din impozitul pe tonaj.

Societățile de transport maritim pentru activitățile efectuate cu nave de pasageri beneficiază de o reducere de 50%.

Navele mai mari de 50.000 NT care folosesc tehnologii inovatoare de conservare a mediului beneficiază de o reducere de 20% .

Gama de măsuri fiscale suplimentare (amortizare accelerată, cotă zero la vânzare, scutiri de TVA, taxe fixe pentru ipotecă) depășește simplul impozit pe tonaj.

Aceasta indică o intenție strategică de a sprijini întregul lanț valoric maritim din România, de la construcția navală și finanțare, la operațiuni și întreținere.

Scutirea de 5 ani pentru navele noi construite în România este o măsură directă de politică industrială pentru a stimula construcția navală internă, creând un efect sinergic între politica fiscală și dezvoltarea industrială.

Acest pachet cuprinzător vizează transformarea României nu doar într-un pavilion de conveniență, ci într-un centru pentru afacerile maritime, maximizând astfel **efectul multiplicator** asupra economiei naționale.

D. Eligibilitatea societăților și navelor

1. Eligibilitatea societăților

O societate de transport maritim este eligibilă pentru impozitul pe tonaj dacă îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- este constituită ca o societate sau filială cu sediul în România, înființată conform Legii nr. 31/1990,
- deține un Certificat de conformitate - I.S.M.,
- exploatează sau administrează una sau mai multe nave maritime eligibile (sub pavilion românesc sau comunitar),
- desfășoară activități de transport maritim internațional și
- este rezidentă fiscal, optând pentru acest sistem.

Societățile de administrare trebuie să facă opozabil actul scris în baza căruia administrează nava unui terț în registrul de înmatriculare.

2. *Eligibilitatea navelor*

Sunt eligibile doar navele maritime înregistrate sub pavilion românesc conform O.G. nr. 42/1997, care efectuează activități de transport maritim internațional.

Navele trebuie să dețină certificatele cerute de convențiile internaționale la care România este parte.

Proiectul de lege listează explicit tipurile de nave excluse, asigurând că sistemul se concentrează pe transportul maritim internațional de bază (ex: nave de pescuit, iahturi private, instalații offshore fixe, barje, platforme petroliere, nave utilizate pentru jocuri de noroc/catering).

Pentru societățile de transport maritim (cu excepția celor de administrare), tonajul navelor din flota proprie înregistrată sub pavilion românesc sau comunitar trebuie să fie mai mare de 60%, excluzând navele date în navlosire bare-boat terților.

Pentru admiterea inițială în sistem, se permite un prag de 25%, cu condiția ca în termen de trei ani să se atingă pragul de 60%.

Criteriile de eligibilitate, în special cerința privind tonajul flotei sub pavilion și perioada inițială de „acomodare” de 25%, demonstrează un echilibru atent.

Deși legea urmărește să atragă armatori, ea caută, de asemenea, să asigure un angajament real față de pavilionul românesc sau UE, prevenind utilizarea oportunistă a schemei fiscale fără o implicare substanțială.

Aceasta se aliniază cu principiile UE privind ajutoarele de stat, care vizează prevenirea „flag shopping-ului” și asigurarea că ajutorul sprijină sectorul maritim al UE în ansamblu, nu doar un paradis fiscal convenabil.

Acest echilibru este crucial pentru aprobarea și credibilitatea pe termen lung a schemei.

E. Reguli specifice de aplicare a sistemului de impozitare pe tonaj

Proiectul de lege stabilește reguli stricte pentru aplicarea sistemului de impozitare pe tonaj, asigurând integritatea și conformitatea acestuia:

1. *Inclusivitate („No Cherry-Picking”)*

Societățile care optează pentru impozitul pe tonaj sunt obligate să includă în cadrul acestui sistem toate navele și activitățile eligibile, fiind exclusă o utilizare selectivă.

Această regulă se aplică și grupurilor de societăți, precum și în situația unei fuziuni.

2. *Perioada de angajament*

Odată ales, sistemul de impozitare pe tonaj este obligatoriu pentru o perioadă de cel puțin zece ani.

3. *Restricție la reîntrarea în sistem*

O societate care optează pentru excluderea din sistem nu poate exercita o nouă opțiune decât după trecerea unei perioade de 3 ani fiscali.

4. Contabilitate separată

Societățile trebuie să țină contabilitatea pentru veniturile și câștigurile provenite din activitățile de transport maritim separat de cea care vizează alte surse de venit.

5. Perioada de acomodare în primul an

În primul an, o societate are o „fereastră de intrare” în care poate aplica sistemul și, dacă nu îi este favorabil, poate renunța la acesta în favoarea impozitului pe venit.

6. Fără deducere încrucișată a pierderilor

Pierderile înregistrate în urma desfășurării unor activități care fac obiectul impozitului pe venit nu pot fi invocate în compensarea obligației de plată a impozitului pe tonaj.

7. Raportare financiară

Societățile trebuie să întocmească situații financiare în conformitate cu Standardele Internaționale de Raportare Financiară (IFRS) și să le supună auditului.

8. Declarație anuală

Se impune o declarație anuală de impunere cu privire la venituri, cu distincția între veniturile eligibile și cele neeligibile, avizată de Autoritatea Navală Română

Regula „fără cherry-picking” și angajamentul obligatoriu de 10 ani sunt o reflectare directă a cerințelor UE privind ajutoarele de stat, menite să asigure că ajutorul este cu adevărat direcționat și că beneficiarii se angajează în schemă pentru o perioadă substanțială, prevenind comportamentul oportunist.

Cerința de contabilitate separată și incapacitatea de a compensa pierderile sunt esențiale pentru menținerea integrității fiscale și prevenirea subvenționării încrucișate între activități eligibile și neeligibile, care ar putea fi considerate ajutor de stat incompatibil.

Aceste reguli nu sunt doar sarcini administrative, ci garanții esențiale pentru legalitatea și sustenabilitatea schemei în conformitate cu legislația UE.

F. Sistemul de impozitare pe tonaj aplicabil societăților de administrare

Pentru a fi eligibile în sistemul de impozitare pe tonaj, societățile de administrare a navelor maritime trebuie să aibă sediul stabilit în România și să asigure administrarea separată sau împreună a aspectelor tehnice, a echipajului și/sau a aspectelor comerciale ale unor nave maritime eligibile aflate sub un pavilion comunitar.

O condiție importantă este ca cel puțin două treimi din tonajul navelor administrate să fie gestionate de pe teritoriul Comunității.

Toate navele și echipajele administrate trebuie să respecte standardele internaționale și dispozițiile legislative comunitare, în special cele referitoare la securitate, siguranță, formare și certificare a navigatorilor, performanță de mediu și condiții de muncă la bordul navelor.

Societățile de administrare a echipajului (agenții de personal navigant) trebuie să dețină o autorizație eliberată de autoritatea competentă și să se asigure că personalul

navigant respectă condițiile de formare profesională STCW și că angajatorii navigatorilor respectă dispozițiile Convenției privind munca din domeniul maritim din 2006 (MLC).

De asemenea, societățile de administrare a navelor vor ține o contabilitate separată pentru activitățile care nu sunt eligibile pentru impozitul pe tonaj.

Este important de menționat că, în cazul subcontractării unei părți a activității lor către terți, aceștia din urmă nu sunt eligibili pentru aplicarea sistemului de impozit pe tonaj.

Extinderea beneficiilor impozitului pe tonaj către societățile de management naval reprezintă o decizie strategică crucială.

Aceasta recunoaște că sectorul maritim nu se limitează doar la proprietatea navelor, ci include și un ecosistem robust de servicii de sprijin.

Prin stimularea societăților de management, România urmărește să atragă și să rețină servicii maritime specializate, aprofundând astfel clusterul său maritim.

Cu toate acestea, condițiile stricte (de exemplu, 2/3 management comunitar, conformitatea cu toate standardele internaționale, neeligibilitatea subcontractanților) sunt garanții vitale pentru a asigura că beneficiile revin operațiunilor autentice, de înaltă calitate, în cadrul UE/SEE, prevenind exploatarea schemei de către companii fantomă sau furnizori de servicii de calitate inferioară.

Aceasta asigură integritatea și alinierea strategică a ajutorului de stat.

TABELUL 3

Impozitul pe tonaj pentru societățile de administrare

Nr. crt.	Tonajul net al NAVEI (NT)	Rata pentru fiecare 400 NT
1.	0 - 1.000 NT	0,50 Euro
2.	1.001-10.000 NT	0,35 EUR
3.	10.001-25.000 NT	0,20 EUR
4.	25.001-50.000 NT	0,10 EUR
5.	> 50.001 NT	0,05 EUR

Sursa: ANEXA nr. 3 la Proiectul de Lege

Acest tabel este esențial din mai multe motive:

1. Evidențiază faptul că societățile de management beneficiază de o rată de impozitare pe unitate de tonaj diferită, în general mai mică, comparativ cu armatorii, reflectând modelul lor operațional distinct și profilul de risc.

Această diferențiere este crucială pentru o politică echitabilă și eficientă.

2. Oferă un stimulent fiscal clar pentru ca societățile de management să își înființeze sau să își extindă operațiunile în România, contribuind la dezvoltarea sectorului serviciilor maritime.
3. Oferă transparență pentru potențialii beneficiari, similar tabelului pentru armatori, permițându-le să își calculeze cu precizie obligațiile fiscale și să evalueze atractivitatea schemei.

G. Activități de transport maritim internațional eligibile

Proiectul de lege definește cu precizie activitățile de transport maritim internațional care sunt eligibile pentru sistemul de impozitare pe tonaj.

Acestea includ, în primul rând, transportul de mărfuri sau pasageri pe mare între două porturi străine, sau între porturi ale aceluiași stat, cu condiția ca deplasarea să fie o etapă dintr-o călătorie internațională mai lungă. Sunt incluse și serviciile de aprovizionare offshore și cabotajul insular.

Pe lângă activitățile de bază, sunt considerate eligibile și o serie de activități auxiliare, cu condiția să fie cu adevărat complementare transportului principal.

Acestea includ activități hoteliere, de catering, divertisment și vânzare cu amănuntul pe navele de croazieră (excluzând bunurile de lux și jocurile de noroc), asigurarea încărcării și descărcării, operarea facilităților de vânzare de bilete și a terminalelor de pasageri, activități de birou, remorcare, dragare, instalare de cabluri (în condiții specifice), investiții pe termen scurt de capital de exploatare din resurse eligibile, publicitate și marketing legate de navele eligibile, brokeraj pentru navele proprii și eliminarea activelor de exploatare.

Anumite activități specializate sunt, de asemenea, asimilate transportului maritim eligibil, sub condiții stricte, cum ar fi serviciile de salvare pe mare, asistența maritimă în marea liberă, activitățile de cabliere, instalare de conducte sau macara (dacă necesită personal cu grad similar de calificare și sunt expuse concurenței internaționale), servicii de remorraj (dacă peste 50% din activitate este transport maritim), servicii de dragare (dacă peste 50% din timpul de exploatare anual implică transportul materialelor extrase) și activități de cercetare marină.

Sunt excluse explicit din sistemul de impozitare pe tonaj veniturile obținute din darea în navlosire a navei nude (bare-boat), cu excepția tranzacțiilor intragrup în anumite condiții.

De asemenea, nu sunt eligibile activități precum exploatarea fundului mării, pescuitul, construcțiile hidrotehnice maritime și lucrările subacvatice.

Enumerarea detaliată a activităților eligibile și, mai important, lista explicită a activităților excluse reprezintă un element cheie pentru **conformitatea cu normele UE privind ajutoarele de stat**.

Orientările maritime ale Comisiei Europene specifică faptul că numai companiile „active în transportul maritim (definit ca transportul de mărfuri și persoane pe mare)” sunt eligibile.

Prin definirea precisă a ceea ce este și ceea ce nu este eligibil, legea previne „extinderea nejustificată a scopului”, unde impozitul pe tonaj ar putea beneficia, în mod neintenționat, activități care nu sunt vizate de orientările UE, evitând astfel riscul ca ajutorul să fie considerat incompatibil și supus recuperării.

Această delimitare meticuloasă demonstrează o înțelegere profundă a nuanțelor reglementărilor UE.

H. Prevederi specifice privind echipajul navelor maritime

Proiectul de lege include prevederi specifice referitoare la echipajul navelor maritime, subliniind importanța capitalului uman în sector:

1. Compoziția echipajului

Societățile eligibile trebuie să se asigure că cel puțin 50% din personalul navigant este român sau provine dintr-un stat membru UE ori SEE, cu excepția cazurilor de forță majoră.

2. Recrutarea cadetilor

Companiile de transport maritim au obligația de a recruta și antrena un cadet român pe an pentru fiecare 15 posturi de ofițer înscrise pe Certificatele de Echipaj Minim de Siguranță.

3. Beneficii fiscale pentru navigatori

Personalul navigant ambarcat la bordul navelor maritime eligibile, care arborează pavilionul românesc și aplică sistemul de impozitare pe tonaj, beneficiază de scutire la plata impozitului pe venit (cu condiția ca veniturile anuale să nu depășească 100.000 Euro/an) și de o reducere cu 50% a cotei contribuțiilor de asistență socială.

Aceste prevederi privind echipajul nu sunt doar un aspect secundar, ci un **pilon central** al legii propuse, abordând direct **obiectivul de dezvoltare a resurselor umane**.

Cota de 50% echipaj UE/SEE și recrutarea obligatorie de cadeți vizează asigurarea că beneficiile economice ale impozitului pe tonaj se traduc în oportunități concrete de angajare și formare pentru navigatorii români și europeni, contracarând „deprecierea” resurselor umane menționată anterior.

Stimulentele fiscale pentru navigatori (scutirea de impozit pe venit, reducerea contribuțiilor sociale) sunt concepute pentru a face carierele maritime mai atractive și viabile financiar, promovând astfel un bazin sustenabil de personal calificat.

Aceasta demonstrează un angajament față de dimensiunea socială a politicii maritime, aliniindu-se cu accentul UE pe standarde sociale înalte.

I. Sanțiuni și recuperarea ajutoarelor incompatibile

Proiectul de lege include măsuri clare pentru a asigura conformitatea și a descuraja practicile neconforme:

1. Majorări pentru navele listate la MOU Paris

Impozitul pe tonaj se majorează cu 30% în cazul în care nava apare pe lista gri a MOU de la Paris și cu 60% în cazul în care nava apare pe lista neagră, conform raportului anual al MOU de la Paris pentru anul precedent.

Această prevedere încurajează menținerea unor standarde înalte de siguranță și operaționale.

2. Recuperarea ajutoarelor incompatibile

Organele fiscale vor lua măsuri de recuperare a ajutorului incompatibil acordat ilegal în cadrul sistemului de impozitare pe tonaj, respectiv recuperarea impozitului pe profit pentru acele venituri care nu respectă criteriile de eligibilitate prevăzute de prezenta lege.

Recuperarea se face în condițiile stabilite prin Codul de procedură fiscală.

3. Penalități generale

Pentru neplata la termenul de scadență a impozitului pe tonaj se percep dobânzi penalizatoare și/sau penalități în cuantumul și conform Codului de Procedură Fiscală.

Prevederile explicite privind majorarea impozitului pe tonaj în funcție de performanța la MOU Paris și recuperarea ajutoarelor incompatibile sunt cruciale pentru credibilitatea și viabilitatea pe termen lung a schemei.

Listele MOU Paris sunt indicatori internaționali ai performanței statelor de pavilion în ceea ce privește siguranța și conformitatea cu mediul.

Prin legarea sancțiunilor fiscale de aceste liste, România transmite un mesaj clar că impozitul pe tonaj nu este o portiță, ci un sistem care impune respectarea unor standarde operaționale înalte.

Mecanismul de recuperare a ajutorului incompatibil subliniază seriozitatea normelor UE privind ajutoarele de stat și oferă o cale legală clară pentru remedierea neconformității, asigurând integritatea schemei și prevenind utilizarea abuzivă a acesteia.

VII. Evaluarea impactului bugetar și a riscului de substituție

Există necesitatea unei evaluări riguroase, bazate pe scenarii, a impactului bugetar, inclusiv a riscului ca efectul de substituție să nu fie compensat de creșterea volumului de activitate, mai ales în contextul concurenței fiscale la nivel european.

1. Înțelegerea Efectului de Substituție

Efectul de substituție, în contextul adoptării impozitului pe tonaj, se referă la înlocuirea veniturilor fiscale potențial mai mari generate de impozitul pe profit sau pe venit (aplicat anterior navelor existente) cu venituri, posibil mai mici, generate de impozitul pe tonaj.

Deoarece impozitul pe tonaj este o sumă forfetară calculată pe baza tonajului fizic al navei, independent de profitabilitate, acesta poate duce la o reducere a sarcinii fiscale directe per navă în comparație cu un impozit pe profit aplicat în perioade de profitabilitate ridicată.

Riscul bugetar inițial constă în faptul că, dacă flota existentă sub pavilion românesc nu crește semnificativ, veniturile fiscale totale din sectorul maritim ar putea scădea.

Cu toate acestea, pentru companii, predictibilitatea oferită de impozitul pe tonaj este un beneficiu major.

Într-o industrie cu volatilitate ridicată a veniturilor, o taxă fixă pe tonaj oferă certitudine pentru planificarea investițiilor pe termen lung, reducând riscul financiar pentru armatori.

Această predictibilitate, mai degrabă decât doar o cotă de impozitare mai mică, reprezintă un stimulent puternic pentru investiții de capital intensiv, cum ar fi extinderea și modernizarea flotei, sprijinind direct obiectivul de creștere a flotei de nave sub pavilion românesc.

2. Evaluarea Impactului Bugetar Bazată pe Scenarii

Pentru a evalua impactul bugetar și riscul de substituție, se pot analiza trei scenarii principale:

- **Scenariul 1: Creștere limitată (compensare redusă a substituției)**

- **Premisă**

- În acest scenariu, se presupune că adoptarea impozitului pe tonaj nu va duce la o creștere semnificativă a numărului de nave sub pavilion românesc sau a tonajului total.

Aceasta ar putea fi rezultatul unei promovări insuficiente, a unei inerții a pieței sau a unei percepții că beneficiile nu sunt suficient de competitive.

- **Impact bugetar**

În acest caz, efectul de substituție nu ar fi compensat. Veniturile directe din impozitul pe tonaj de la navele existente ar fi, în general, mai mici decât cele generate anterior de impozitul pe profit/venit.

De exemplu, pentru o navă de 50.000 NT, impozitul anual pe tonaj pentru o societate de transport maritim este de 33.397 Euro/an.¹

Pentru o societate de administrare a navelor de același tonaj, impozitul este de 8.347 Euro/an.

Aceste sume forfetare ar înlocui impozitul pe profit, care ar fi putut fi semnificativ mai mare în anii profitabili.

- **Implicații**

Scenariul ar duce la o pierdere netă de venituri fiscale pentru stat din sectorul maritim, agravând situația actuală de diminuare a contribuției economice a acestui sector.

Oportunitățile de creare de locuri de muncă ar rămâne limitate, iar obiectivele de dezvoltare a porturilor și a industriei navale ar fi dificil de atins.

- Scenariul 2: Creștere moderată (compensare parțială a substituției)

- **Premisă**

Se anticipează o creștere moderată a flotei sub pavilion românesc și a activităților conexe, de exemplu, o creștere de 10-20% a tonajului total al flotei în primii ani.

Aceasta ar putea fi rezultatul unei atractivități inițiale a sistemului, dar fără o adoptare masivă.

- **Impact bugetar**

Creșterea volumului de activitate ar compensa parțial efectul de substituție.

Deși impozitul pe tonaj per navă ar fi mai mic, numărul crescut de nave și de societăți eligibile ar genera venituri suplimentare.

Veniturile directe din impozitul pe tonaj ar putea rămâne la un nivel similar sau ușor pozitiv față de regimul anterior, în funcție de rata de creștere.

Ar apărea venituri indirecte din activități auxiliare (ex: TVA din servicii portuare, reparații, aprovizionare – pentru care legea prevede scutiri extinse, dar care ar putea stimula volumul de activitate), precum și contribuții sociale și impozite pe venit de la un număr crescut de navigatori angajați.

- **Implicații**

Acest scenariu ar stabiliza sectorul maritim și ar începe să inverseze tendința de declin, dar fără a genera un impuls economic major.

Riscul de substituție ar fi atenuat, dar nu complet eliminat, iar potențialul maxim al legii nu ar fi atins.

- Scenariul 3: Creștere semnificativă (compensare completă a substituției și câștig net)

- **Premisă**

Legea își atinge obiectivele strategice, atrăgând un număr substanțial de nave sub pavilion românesc sau UE/SEE, ducând la o creștere semnificativă

a tonajului flotei (ex: peste 60% în 3 ani, conform cerinței de pavilion) și la o revitalizare a întregului ecosistem maritim.

Aceasta ar implica o adoptare pe scară largă a sistemului, determinată de predictibilitatea fiscală, de pachetul de stimulente și de poziționarea competitivă a României.

○ **Impact bugetar**

Efectul de substituție ar fi nu doar compensat, ci depășit, generând un câștig net pentru bugetul de stat.

Volumul crescut de activitate (mai multe nave, mai multe societăți de transport și de management eligibile) ar extinde baza de impozitare a impozitului pe tonaj, generând venituri directe semnificative.

Efectul multiplicator asupra economiei naționale ar fi substanțial: creșterea activității portuare, a construcțiilor și reparațiilor navale, a serviciilor conexe (asigurări, brokeraj, management) și a educației maritime. Toate acestea ar genera venituri fiscale indirecte considerabile (TVA, impozit pe profit din alte sectoare, contribuții sociale și impozite pe venit din creșterea ocupării forței de muncă).

Stimulente pentru navele noi și ecologice ar contribui la modernizarea flotei, sporind competitivitatea pe termen lung.

○ **Implicații**

Acest scenariu ar transforma România într-un hub maritim atractiv și competitiv în UE, valorificând poziția geografică și resursele umane. Ar contribui la o creștere economică durabilă și la consolidarea identității maritime a țării.

3. Strategii de atenuare a riscului de substituție

Pentru a maximiza șansele de a atinge Scenariul 3 și de a atenua riscul ca efectul de substituție să nu fie compensat, sunt esențiale următoarele strategii:

- **Promovare agresivă și marketing**

Este crucială o campanie proactivă de promovare a noului regim fiscal către armatorii internaționali și societățile de management, evidențiind avantajele competitive ale legii (predictibilitatea fiscală, pachetul de stimulente pentru nave noi/ecologice, beneficiile pentru navigatori și un cadru de reglementare stabil, aliniat la UE).

- **Procese administrative simplificate**

Asigurarea unei tranziții ușoare și a unei conformități administrative simple este vitală pentru încurajarea adoptării. Perioada de acomodare de un an este un element pozitiv, dar trebuie susținută de ghiduri clare și un suport administrativ eficient.

- **Stimulente țintite:**

Valorificarea deplină a stimulentelelor pentru modernizarea flotei (ajustări bazate pe vârstă, reduceri pentru tehnologii verzi) și a celor pentru construcția navală internă este esențială pentru a atrage investiții de calitate și a genera efecte economice pozitive.

- **Dezvoltarea capitalului uman**

Continuarea investițiilor în educația și formarea maritimă, dincolo de cerințele minime ale legii, va asigura o forță de muncă calificată și atractivă, un factor critic care depășește simplele considerente fiscale în deciziile armatorilor.

- **Monitorizare continuă și adaptare**

Ministerul Finanțelor și Autoritatea Navală Română au obligația de a monitoriza continuu impactul economic și social al regimului și de a propune ajustări ale parametrilor fiscali în funcție de evoluția pieței și a practicilor europene.

Această capacitate de adaptare este crucială pentru menținerea competitivității pe termen lung.

4. Contextul concurenței fiscale la nivel european

Concurența fiscală între statele europene pentru atragerea activității maritime este intensă.

Numeroase state membre UE au implementat de mult timp regimuri de impozit pe tonaj, recunoscând importanța strategică a sectorului maritim.

Proiectul de lege, prin alinierea sa puternică la liniile directe ale UE și prin includerea unor stimulente specifice, se poziționează competitiv în acest peisaj.

Aprobarea Comisiei Europene conform Articolului 108 din TFUE este o condiție prealabilă esențială pentru intrarea în vigoare a legii.

Această aprobare conferă certitudine juridică și încredere pieței, semnalând armatorilor că regimul românesc este stabil și conform cu legislația UE, un aspect crucial pentru investițiile pe termen lung.

Succesul legii depinde nu doar de cotele de impozitare, ci de capacitatea sa de a oferi o propunere de valoare holistică: predictibilitate fiscală, stabilitate de reglementare, o forță de muncă calificată și sprijin pentru industriile conexe.

Prin integrarea acestor elemente, România își propune să devină o națiune maritimă proactivă și atractivă în cadrul UE, depășind simpla comparație a cotelor de impozitare.

5. Concluzii și perspective

A. Beneficii și impact pozitiv

Proiectul de Lege a impozitului pe tonaj reprezintă o inițiativă legislativă esențială, concepută pentru a inversa declinul sectorului maritim românesc și a-l propulsa către o nouă eră de creștere și prosperitate.

Prin instituirea unui sistem fiscal predictibil și avantajos, legea este pregătită să atragă investiții noi, să stimuleze creșterea flotei sub pavilion românesc și să genereze venituri sporite pentru stat și industriile conexe.

Impactul pozitiv se extinde dincolo de aspectele pur economice, vizând crearea de noi locuri de muncă pentru navigatorii români și asigurarea dezvoltării lor profesionale prin oportunități de formare și beneficii sociale competitive.

Prin alinierea cu standardele UE și cele internaționale, legea va îmbunătăți semnificativ competitivitatea și reputația pavilionului românesc în transportul maritim global.

B. Asigurarea conformității cu legislația națională și europeană

Cadrul propus este elaborat cu o atenție deosebită la conformitatea cu legislația Uniunii Europene, în special cu Orientările privind ajutoarele de stat.

Prin integrarea unor garanții robuste și a unor criterii de eligibilitate stricte, proiectul de lege minimizează riscul de contestații din partea Comisiei Europene.

Coerența juridică este asigurată și la nivel național, legea fiind concepută pentru a se integra armonios cu actele normative existente, precum Codul fiscal, Legea societăților, O.G. nr. 42/1997 și Codul de procedură fiscală.

Această abordare meticuloasă garantează predictibilitatea și stabilitatea cadrului legal.

C. Contribuția la dezvoltarea sectorului maritim românesc

Proiectul de lege reprezintă o inițiativă legislativă strategică, cu potențialul de a transforma România într-un hub maritim mai atractiv și mai competitiv.

Acesta valorifică poziția geografică avantajoasă a țării, infrastructura portuară existentă și resursele umane calificate.

Prin promovarea unui mediu fiscal predictibil și prin încurajarea respectării unor standarde operaționale, sociale și de mediu înalte, legea urmărește să asigure o dezvoltare durabilă și pe termen lung a sectorului transportului maritim românesc.

Această lege este mai mult decât o ajustare fiscală; ea reprezintă o schimbare fundamentală în abordarea României față de sectorul său maritim.

De la o stare de „pierdere în timp a interesului”, legea își propune să poziționeze România ca o națiune maritimă proactivă, conformă și atractivă în cadrul UE.

Aceasta plasează legea ca un pas critic spre recuperarea și consolidarea identității maritime istorice și a potențialului economic al României, constituind un argument convingător pentru adoptarea sa.

INIȚIATOR

PEIA NINEL

Semnat digital de PEIA

NINEL

Data: 2025.08.28 13:30:36
+03'00'

Senator al României
Chestor al Senatului