

## **INSTRUCȚIUNI**

privind autorizarea ajutoarelor de stat în domeniul transportului maritim

În temeiul art. 27 alin. (1) din Legea concurenței nr. 21/1996, republicată, și al art. 30 alin. (1) din Legea nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, republicată,

Consiliul Concurenței adoptă prezentele instrucțiuni.

### **1. Introducere**

**1.1.** Elaborarea unui cadru juridic de reglementare a disciplinei ajutorului de stat reprezintă continuarea procesului de armonizare a legislației românești cu legislația europeană, parte a procesului de aderare a României la Uniunea Europeană.

**1.2.** Scopul autorizării de către Consiliul Concurenței a ajutoarelor de stat acordate de autoritățile publice sau de organisme care administrează surse ale statului în domeniul transportului maritim este de a urmări măsura în care un ajutor de stat este compatibil cu mediul concurențial normal într-o economie de piață în care prețurile produselor și tarifele serviciilor sunt determinate pe baza cererii și ofertei.

**1.3.** Ajutorul de stat acordat în domeniul transportului maritim poate fi justificat, în principal, de necesitatea depășirii standardelor de siguranță a navigației și a condițiilor de lucru la bordul navelor maritime înregistrate în România, conform convențiilor internaționale la care România este parte și rezoluțiilor organizațiilor internaționale la care este membră, în special ale Organizației Maritime Internaționale, de necesitatea modernizării și reînnoirii flotei maritime românești, precum și a depășirii standardelor privind protecția mediului, în scopul asigurării libertății de acces pe piața internațională de transport.

### **2. Domeniu de aplicare**

**2.1.** Prezentele instrucțiuni se aplică schemelor de ajutor de stat și ajutoarelor de stat individuale acordate în domeniul transportului maritim.

**2.2.** Nu intră sub incidența prezentelor instrucțiuni ajutorul de stat acordat construcției de nave și ajutorul pentru vasele de pescuit.

**2.3.** Investițiile în infrastructura transporturilor maritime nu sunt considerate, în principiu, ca fiind ajutor de stat, în sensul art. 2 din Legea nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, republicată, dacă este asigurat accesul liber și egal la infrastructură, în beneficiul tuturor operatorilor interesați. Totuși Consiliul Concurenței poate examina aceste investiții, dacă de acestea ar beneficia direct sau indirect anumiți armatori.

**2.4.** Măsurile de sprijin, indiferent de formă, din surse de stat, acordat de autorități publice sau de alte organisme care le administrează în numele statului nu reprezintă ajutor de stat în situația în care se respectă principiul investitorului privat prudent în economia de piață.

### **3. Definiții**

**3.1.** În sensul prezentelor instrucțiuni, termenii și expresiile de mai jos semnifică după cum urmează:

**a)** companie de navigație - o societate comercială, înființată ca persoană juridică română, care are ca obiect de activitate transportul maritim de mărfuri și/sau persoane și care deține nave maritime aflate în proprietate sau navlosite ca nave nearmate și neechipate pentru cel puțin un an;

**b)** nava este definită conform Ordonanței Guvernului nr. 42/1997 privind transportul naval, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 412/2002, cu modificările și completările ulterioare, și întrunește cumulativ următoarele condiții: este destinată transportului maritim de mărfuri și/sau persoane și are dreptul de arborare a pavilionului român;

**c)** navigator - personalul navigant și auxiliar care formează echipajul navei, stabilit în funcție de tipul și destinația navei;

**d)** obligație de serviciu public - orice obligație impusă unei companii de navigație de a asigura un serviciu care să satisfacă standarde fixe de continuitate, regularitate, capacitate

și preț, standarde pe care compania nu și le-ar asuma dacă ar lua în considerare doar interesul ei economic;

**e)** taxă pe tonaj - reprezintă suma plătită de proprietarul navei în funcție de tonajul net al navelor din operare.

#### **4. Scopul și obiectivele generale ale ajutorului de stat acordat în domeniul transportului maritim**

**4.1.** Ajutorul de stat acordat în domeniul transportului maritim nu trebuie să conducă la distorsionarea semnificativă a concurenței și să afecteze aplicarea corespunzătoare a acordurilor internaționale la care România este parte.

**4.2.** Ajutorul de stat trebuie să fie limitat la ceea ce este necesar pentru realizarea scopului propus și să fie acordat într-un mod transparent.

**4.3.** Se vor lua în considerare efectele cumulative ale tuturor ajutoarelor acordate de autoritățile statului (la nivel național, regional și local) pentru același obiectiv.

**4.4.** Pot fi permise ajutoare de stat în domeniul transportului maritim care au ca obiective:

**a)** menținerea navelor sub pavilion românesc;

**b)** instruirea permanentă a forței de muncă angajate (de la bordul navelor, cât și de pe uscat);

**c)** creșterea competitivității, păstrarea know-how-ului și dezvoltarea abilităților maritime;

**d)** îmbunătățirea siguranței;

**e)** îmbunătățirea calității atât din punct de vedere al standardelor tehnice, în sensul depășirii acestora, cât și din punct de vedere al operării navelor.

#### **5. Ajutorul de operare**

**5.1.** Ajutoarele de stat care au ca scop acoperirea pierderilor sunt, în general, incompatibile cu mediul concurențial normal.

**5.2.** În cazuri excepționale, asemenea ajutoare pot fi acordate cu îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții:

**a)** ajutoarele să fie justificate prin contribuția lor la redresarea, înnoirea și dezvoltarea flotei maritime comerciale românești;

**b)** nivelul ajutoarelor să fie proporțional cu mărimea dezavantajelor pe care vizează să le atenueze.

#### **6. Măsuri sociale și fiscale care să îmbunătățească competitivitatea**

**6.1.** Pot fi autorizate ajutoare de stat în domeniul transportului maritim pentru companiile de navigație, constând în:

**a)** neimpozitarea profiturilor realizate prin vânzarea de nave, pentru un număr limitat de ani, cu condiția ca aceste profituri să fie reinvestite în achiziția de nave noi;

**b)** reducerea termenelor de amortizare a investițiilor în navele noi care intră în patrimoniul companiilor;

**c)** înlocuirea sistemului normal de impozitare a companiei cu o taxă pe tonajul net al navelor din operare, indiferent de profiturile sau pierderile companiei într-un an calendaristic;

**d)** alte facilități fiscale.

**6.2.** Pentru a beneficia de ajutoare de stat constând în facilități fiscale și sociale, companiile de navigație trebuie să îndeplinească următoarele criterii:

**a)** să facă dovada că managementul strategic și comercial este asigurat pe teritoriul României, companiile de navigație fiind supuse impozitării pe societate în România;

**b)** navele cu care operează companiile ce beneficiază de aceste măsuri dețin certificate care să ateste conformitatea cu regulile, acordurile și convențiile internaționale aplicabile transportului maritim, în special în privința condițiilor de siguranță a navigației și a condițiilor de lucru de la bordul navelor.

**6.3.** Consiliul Concurenței va cere rapoarte regulate care să demonstreze efectul ajutoarelor de stat autorizate asupra flotei înregistrate în România și asupra angajării navigatorilor.

**6.4.** Avantajele fiscale menționate anterior trebuie limitate doar la activitățile de navigație; deci, în cazul în care o companie care deține nave este, de asemenea, angrenată în alte

activități comerciale se va solicita realizarea unei contabilități transparente pentru a prezenta în mod diferențiat datele referitoare la activitățile de navigație și cele auxiliare.

## **7. Ajutoarele de stat privind costurile legate de muncă**

**7.1.** Pot fi autorizate ajutoare de stat în domeniul transportului maritim pentru companiile de navigație, constând în:

- a)** măsuri pentru reducerea costurilor legate de muncă;
- b)** măsuri de sprijin care să stimuleze în mod direct dezvoltarea sectorului maritim și angajarea de personal;
- c)** reducerea la zero a obligațiilor, ceea ce permite companiilor maritime să aducă costurile cu angajarea personalului la un nivel care să se alinieze la normele mondiale care, adeseori, impun scutirea de la obligația de a plăti taxe și asigurări sociale pentru navigatori.

**7.2.** Demersul constând în rambursarea parțială sau totală a costurilor rezultate din impozitele percepute pe salarii, către compania de navigație, este, în general, considerat ca fiind echivalentul unui sistem redus de impozitare, cu condiția să fie legat de impozitele percepute, neexistând nici un element de supracompensare. Acest sistem trebuie să fie transparent și să nu fie deschis abuzurilor.

**7.3.** Nu pot fi autorizate ajutoare de stat sub forma subvențiilor privind salariile nete ale navigatorilor întrucât conduc la o denaturare a concurenței.

## **8. Ajutoare de stat pentru investiții**

**8.1.** Ajutorul de stat pentru investiții poate fi permis cu respectarea normelor de siguranță pe mare, în anumite condiții, pentru îmbunătățirea echipamentelor de la bordul navelor înregistrate în România sau pentru promovarea folosirii navelor sigure. Se pot acorda ajutoare de stat în modalitățile prevăzute de art. 2 alin. (6) din Legea nr. 143/1999, republicată, ajutoare care au ca efect modernizarea navelor înregistrate în România, atingându-se standarde superioare celor obligatorii de siguranță și de mediu stabilite în convențiile internaționale și care anticipează standarde de nivel mai înalt, sporindu-se astfel controlul siguranței și al mediului.

**8.2.** În situația în care investițiile sunt legate de construcția de nave, ajutorul de stat acordat trebuie să fie în conformitate cu reglementările specifice ajutorului pentru construcțiile de nave.

**8.3.** Ajutorul regional pentru companiile maritime, care poate lua forma unui ajutor pentru investiții, poate fi permis doar în condițiile în care beneficiile vor reveni regiunii, după o perioadă de timp rezonabilă. Poate fi cazul investițiilor legate de construcția unui depozit sau al achiziției unui echipament fix la bord.

**8.4.** De asemenea, ajutorul de stat pentru investiții acordat companiilor maritime poate fi permis doar atunci când sunt îndeplinite regulile privind ajutorul de stat regional.

## **9. Ajutorul de stat regional acordat în transportul maritim**

**9.1.** În cazul schemelor regionale de ajutor de stat pentru transportul maritim sunt aplicabile reglementările privind ajutorul de stat regional.

## **10. Ajutorul de stat pentru instruire**

**10.1.** Multe programe de instruire urmate de navigatori și finanțate de stat nu sunt considerate a fi ajutoare de stat datorită naturii generale a acestora (mai mult profesionale decât academice). Prin urmare, acestea nu fac obiectul notificării și examinării de către Consiliul Concurenței.

**10.2.** În cazul acordării ajutoarelor de stat pentru instruire este obligatorie notificarea în cazul în care valoarea acestora depășește nivelul pragului minim stabilit prin Legea nr. 143/1999, republicată, prag ce poate fi modificat prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței.

**10.3.** Ajutorul de stat pentru instruire va fi autorizat cu condiția ca acesta să respecte criteriile generale de acordare (de exemplu: proporționalitate, nediscriminare, transparență - în legătură cu instruirea făcută la bordul navelor înscrise în registrele românești).

**10.4.** În mod excepțional, ajutorul pentru instruirea la bordul altor nave poate fi autorizat atunci când se justifică prin criterii obiective, cum ar fi lipsa locurilor disponibile pe navele înscrise în registrul statului român.

**10.5.** Când sunt acordate ajutoare de stat pentru instruirea la bord, cel instruit nu poate să fie, în principiu, un membru activ al echipajului, dar echipajul trebuie să fie supranumerar. Aceasta pentru a se asigura că subvențiile pentru salariile nete nu pot fi plătite pentru navigatorii angrenați în activități normale ale echipajelor.

**10.6.** Pentru a asigura și dezvolta specializarea maritimă și competitivitatea industriei maritime sunt necesare cercetări vaste și eforturi de dezvoltare concentrate pe calitate, productivitate, siguranța și protecția mediului. Pentru acestea sprijinul statului poate fi autorizat în conformitate cu reglementările privind ajutorul de stat pentru cercetare-dezvoltare și protecția mediului.

## **11. Ajutorul de stat pentru restructurare, inclusiv privatizare**

**11.1.** Consiliul Concurenței va aplica instrucțiunile privind salvarea și restructurarea firmelor în dificultate în cazul ajutorului de stat pentru restructurare acordat companiilor maritime.

## **12. Obligațiile și contractele serviciului public**

**12.1.** Obligațiile de serviciu public pot fi impuse în cadrul serviciilor programate în porturile care deserveșc regiunile periferice ale României sau rutele foarte puțin deservite, considerate vitale pentru dezvoltarea economică a regiunii respective, în cazurile în care operatorii de pe piață nu ar asigura un nivel suficient al serviciilor.

**12.2.** Intervenția statului pentru acoperirea pierderilor operaționale rezultate din îndeplinirea obligațiilor de serviciu public nu este considerată ajutor de stat. Pe cale de consecință, notificarea la Consiliul Concurenței nu este necesară dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

**a)** contractele de serviciu public nu încalcă aplicarea corespunzătoare a tratatelor internaționale la care România este parte și nu conțin elemente de ajutor de stat; obligația serviciului public este adjudecată prin organizarea de licitații publice, implementarea contractelor de serviciu public urmând a fi transparentă și să permită dezvoltarea concurenței;

**b)** să se facă publicitate corespunzătoare pentru licitațiile publice (cu respectarea cerințelor legate de nivelul și frecvența serviciului, capacitate, prețuri, standarde solicitate etc.); acestea trebuie specificate clar și transparent pentru a asigura tuturor transportatorilor cu drept de acces la rută șanse egale să oferteze;

**c)** statul poate atribui un contract ofertantului câștigător care solicită cea mai scăzută compensație financiară și îi poate rambursa acestuia costurile suplimentare suportate de operator ca rezultat al prestării serviciului, în afara cazurilor excepționale și pe deplin justificate. Aceste costuri trebuie să fie direct legate de deficitul calculat, realizat de operator ca urmare a serviciilor prestate. Trebuie ținută contabilitate separat pentru fiecare serviciu astfel încât să se poată verifica existența sau inexistența supracompensațiilor sau a subvențiilor încrucișate și dacă sistemul nu poate fi folosit pentru a sprijini un management inefficient ori metode de operare inefficiente.

**12.3.** Durata serviciului public trebuie limitată la aproximativ 5 ani, deoarece contractele care se desfășoară pe perioade semnificativ mai lungi pot determina crearea unui monopol.

**12.4.** Excepțiile de la procedura menționată mai sus pot fi justificate și trebuie notificate și evaluate de către Consiliul Concurenței potrivit regulilor generale privind ajutorul de stat. În evaluarea compatibilității, Consiliul Concurenței va analiza dacă ajutorul poate să devieze un volum semnificativ al traficului sau dacă implică supracompensarea, ceea ce ar putea permite operatorului selectat subvenția încrucișată a activităților pentru care există și alți competitori.

### **13. Limitele ajutorului de stat**

**13.1.** O reducere până la zero a impozitelor și cheltuielilor sociale pentru navigatori și a impozitelor percepute companiei, pentru activitatea de navigație, este nivelul maxim permis al ajutorului de stat.

### **14. Dispoziții finale**

**14.1.** Dispozițiile prezentelor instrucțiuni nu contravin celorlalte reglementări emise în aplicarea Legii nr. 143/1999, republicata.

**14.2.** Prezentele instrucțiuni se aplică ajutoarelor de stat acordate transportului maritim, notificate după intrarea în vigoare a acestora, precum și atunci când ajutoarele de stat au fost notificate înainte de intrarea lor în vigoare, dar decizia Consiliului Concurenței este ulterioară acestei date sau Consiliul Concurenței nu a emis încă o decizie.

**14.3.** În conformitate cu prevederile art. 28 alin. (1) din Legea concurenței nr. 21/1996 și ale art. 30 alin. (2) din Legea nr. 143/1999, republicata, prezentele instrucțiuni vor fi puse în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței.