

# Jurnalul Oficial

## al Uniunii Europene

L 90



Ediția  
în limba română

### Legislație

Anul 53  
10 aprilie 2010

Cuprins

#### II Acte fără caracter legislativ

##### REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul (UE) nr. 297/2010 al Comisiei din 9 aprilie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 272/2009 de completare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației civile <sup>(1)</sup>** ..... 1
- ★ **Regulamentul (UE) nr. 298/2010 al Comisiei din 9 aprilie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1451/2007 în ceea ce privește prelungirea duratei derogărilor care permit introducerea pe piață a produselor biocide <sup>(1)</sup>** ..... 4
- Regulamentul (UE) nr. 299/2010 al Comisiei din 9 aprilie 2010 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume ..... 6

##### DECIZII

2010/212/PESC:

- ★ **Decizia 2010/212/PESC a Consiliului din 29 martie 2010 privind poziția Uniunii Europene pentru Conferința de revizuire din 2010 a părților la Tratatul de neproliferare a armelor nucleare** ..... 8

Preț: 3 EUR

<sup>(1)</sup> Text cu relevanță pentru SEE

(continuare în pagina următoare)

# RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

2010/213/UE:

- ★ **Decizia Comisiei din 18 decembrie 2009 privind ajutorul de stat C 34/07 (ex N 93/06) referitor la introducerea unui sistem de impozitare pe tonaj în favoarea transportului maritim internațional în Polonia** [notificată cu numărul C(2009) 10376] <sup>(1)</sup>..... 15
- 

**Rectificări**

- ★ **Rectificare la Decizia 2009/488/CE, Euratom a Comisiei din 11 iunie 2009 privind încheierea Memorandumului de înțelegere dintre Comisia Europeană și Organizația Europeană pentru Cercetare Nucleară (CERN) (JO L 161, 24.6.2009)** ..... 27



<sup>(1)</sup> Text cu relevanță pentru SEE

## II

(Acte fără caracter legislativ)

## REGULAMENTE

## REGULAMENTUL (UE) NR. 297/2010 AL COMISIEI

din 9 aprilie 2010

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 272/2009 de completare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației civile

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002 <sup>(1)</sup>, în special articolul 4 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Este necesar să se adopte măsuri cu caracter general care să completeze standardele de bază comune privind securitatea aviației civile în domeniul controlului de securitate, al controlului accesului și al altor măsuri de securitate, precum și în domeniul articolelor interzise, al recunoașterii echivalenței măsurilor din țări terțe, al recrutării personalului, al pregătirii profesionale, al procedurilor speciale de securitate și al derogărilor de la măsurile de securitate.
- (2) Aceste măsuri cu caracter general sunt necesare pentru a atinge un nivel comun de securitate a aviației în cadrul Uniunii Europene în scopul de a proteja pasagerii împotriva actelor de intervenție ilicită. Controlul unic de securitate este principalul element prevăzut de legislația comunitară pentru facilitarea acestei sarcini. Este esențial așadar să se armonizeze metodele de control de securitate, pentru a menține controlul unic de securitate pe teritoriul UE, inclusiv controlul lichidelor, al aerosolilor și al gelurilor, fără a diminua avantajele pieței unice a aviației pentru cetățenii europeni.
- (3) În anexa la Regulamentul (CE) nr. 272/2009 al Comisiei din 2 aprilie 2009 de completare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației civile prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parla-

mentului European și al Consiliului <sup>(2)</sup> sunt enumerate, în partea A.3, metodele permise pentru controlul de securitate al bagajelor, al mărfurilor și al poștei care urmează să fie încărcate în cala aeronavei. Este necesar ca, din timp în timp, să se prevadă metode suplimentare de control de securitate care s-au dovedit eficiente pentru controlul unor tipuri de mărfuri sau al tuturilor și să se prevadă o bază legală pentru elaborarea unor măsuri de implementare detaliate. Echipamentele de detecție a metalelor sunt considerate a fi eficiente pentru controlul de securitate al unor tipuri de mărfuri.

- (4) Regulamentul (CE) nr. 272/2009 nu prevede că lichidele, aerosolii și gelurile sunt considerate ca fiind o categorie de articole a căror introducere în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavelor poate fi interzisă. În schimb, Regulamentul (CE) nr. 272/2009 prevede introducerea în toate aeroporturile Uniunii Europene, în cel mai scurt timp, dar până la 29 aprilie 2010, a unor metode și tehnologii pentru detectarea explozibililor lichizi.
- (5) Este momentul să se pună capăt restricțiilor impuse pentru lichide, aerosoli și geluri, prin tranziția progresivă de la interzicerea majorității lichidelor la un sistem de control de securitate pentru explozibilii lichizi. În acest scop, se impune definirea unor dispoziții tranzitorii aplicabile după aprilie 2010 care să permită introducerea progresivă a metodelor și a tehnologiilor de detecție în toate aeroporturile din UE, fără a compromite securitatea aviației. Preocupările autorităților de aplicare a legii legate de prevenirea eventualelor amenințări teroriste în viitor fac necesară introducerea unui mecanism eficient până în momentul în care aeroporturile vor fi în măsură să instaleze echipamente de detecție fiabile. Ca urmare, este necesară o abordare nouă. Ea trebuie introdusă până la 29 aprilie 2013, dată la care toate aeroporturile trebuie să aibă capacitatea de a efectua controlul de securitate al lichidelor, aerosolilor și gelurilor.

<sup>(1)</sup> JO L 97, 9.4.2008, p. 72.

<sup>(2)</sup> JO L 91, 3.4.2009, p. 7.

- (6) Această abordare nu trebuie însă să împiedice aeroporturile să implementeze și să utilizeze echipamentele mai devreme, cu condiția ca acestea să respecte standardele prevăzute în normele de aplicare adoptate de Comisie. În acest fel, aeroporturile vor putea să faciliteze transportul lichidelor, al aerosolilor și al gelurilor de către pasagerii care pleacă, de exemplu prin instalarea echipamentelor de detecție a explozibililor lichizi la un post de control de securitate. În plus, unele aeroporturi pot alege să instaleze mai devreme echipamente avansate.
- (7) Dată fiind nevoia de flexibilitate în ceea ce privește modul de implementare a măsurilor de securitate în aeroporturi, standardele de bază comune în domeniul securității aviației civile rămân strict neutre din punct de vedere tehnologic. Statele membre și aeroporturile pot alege tehnologiile care vor fi implementate și exploatate în modul cel mai eficient și eficace în aeroporturi dintre opțiunile disponibile enumerate în Regulamentul (CE) nr. 272/2009 modificat prin prezentul regulament.
- (8) Exploatarea unor echipamente de control de securitate capabile să detecteze explozibilii lichizi presupune achiziționarea și implementarea de către aeroporturi sau alte entități responsabile de securitatea aviației de echipamente a căror conformitate cu standardele tehnice adoptate în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 este dovedită. Statele membre trebuie să asigure instituirea tuturor cerințelor de reglementare necesare pentru a permite ca aceste echipamente să fie implementate în timp util pentru a respecta termenele menționate în prezentul regulament.
- (9) Pe durata perioadei de tranziție, pasagerii trebuie să fie clar informați în legătură cu aeroporturile din UE care aplică controlul de securitate al lichidelor. Aeroporturile și companiile aeriene trebuie să coopereze pentru a se asigura că nu se recurge decât în ultimă instanță la confiscarea lichidelor, aerosolilor și gelurilor.
- (10) Măsurile cu caracter general prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 272/2009 trebuie modificate pentru a introduce norme care să permită utilizarea echipamentelor de detecție a metalelor pentru controlul de securitate al bagajelor de cală, al mărfurilor și al poștei, acolo unde este cazul, și să autorizeze aplicarea progresivă a dispozițiilor pentru introducerea lichidelor, a aerosolilor și a gelurilor în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavelor pe o perioadă de timp limitată, pentru a nu compromite standardele de securitate.
- (11) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 272/2009 trebuie modificat în consecință.
- (12) Evoluția tehnologiilor sau a reglementărilor la nivel comunitar și internațional poate afecta datele prevăzute în prezentul regulament. Acolo unde este cazul, Comisia poate prezenta propuneri de revizuire, ținând cont în special de operabilitatea echipamentelor și de facilitarea accesului pasagerilor.
- (13) Regulamentul (CE) nr. 300/2008 se aplică în toate elementele sale de la data indicată în normele de aplicare adoptate în conformitate cu procedurile menționate la articolul 4 alineatele (2) și (3) din regulamentul respectiv, însă cel mai târziu de la 29 aprilie 2010. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să se aplice de la 29 aprilie 2010, împreună cu Regulamentul (CE) nr. 300/2008 și cu actele care îl completează și îl implementează.
- (14) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru securitatea aviației civile instituit prin articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

Anexa la Regulamentul (CE) nr. 272/2009 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

#### Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 29 aprilie 2010.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 9 aprilie 2010.

Pentru Comisie  
Președintele  
José Manuel BARROSO

## ANEXĂ

Anexa la Regulamentul (CE) nr. 272/2009 se modifică după cum urmează:

1. În partea A.3, literele (f) și (g) se înlocuiesc cu următoarele:

„(f) echipamente de detecție a urmelor de explozibili (ETD);

(g) cameră de simulare; și

(h) echipamente de detecție a metalelor.”

2. După partea B se adaugă partea B.1 cu următorul text:

„PARTEA B.1

**Lichide, aerosoli și geluri**

Este permisă introducerea în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavelor a lichidelor, aerosolilor și gelurilor, cu condiția ca ele să fie supuse controlului de securitate sau să fie exceptate de la acest tip de control în conformitate cu cerințele normelor de aplicare adoptate în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008.

1. Cel târziu la 29 aprilie 2011, lichidele, aerosolii și gelurile obținute într-un aeroport dintr-o țară terță sau la bordul unei aeronave aparținând unui transportator aerian din afara Comunității sunt permise în zonele de securitate cu acces restricționat sau la bordul aeronavelor, cu condiția ca lichidul să fie ambalat într-o pungă care respectă liniile directe pentru controlul de securitate recomandate de Organizația Aviației Civile Internaționale și care prezintă o dovadă satisfăcătoare a achiziționării sale cu cel mult treizeci și șase de ore în urmă din zona de operațiuni aeriene a aeroportului sau de la bordul aeronavei. Ele trebuie supuse controlului de securitate în conformitate cu cerințele normelor de aplicare adoptate în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008.
2. Cel târziu la 29 aprilie 2013, toate aeroporturile trebuie să aplice controlul de securitate pentru lichide, aerosoli și geluri, în conformitate cu cerințele normelor de aplicare adoptate în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008.
3. Statele membre asigură instituirea tuturor cerințelor de reglementare necesare pentru a permite instalarea unor echipamente de control de securitate al lichidelor care să respecte cerințele normelor de aplicare adoptate în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 în timp util pentru a respecta termenele menționate la punctele 1 și 2.

Pasagerii trebuie să fie clar informați în legătură cu aeroporturile din UE în care le este permis să introducă lichide, aerosoli și geluri în zonele de securitate cu acces restricționat sau la bordul aeronavelor și cu condițiile asociate.”

---

## REGULAMENTUL (UE) NR. 298/2010 AL COMISIEI

din 9 aprilie 2010

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1451/2007 în ceea ce privește prelungirea duratei derogărilor care permit introducerea pe piață a produselor biocide

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 98/8/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 februarie 1998 privind comercializarea produselor biocide <sup>(1)</sup>, în special articolul 16 alineatul (2),

întrucât:

(1) Anexa II la Regulamentul (CE) nr. 1451/2007 al Comisiei din 4 decembrie 2007 privind a doua etapă a programului de lucru de 10 ani prevăzut la articolul 16 alineatul (2) din Directiva 98/8/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind introducerea pe piață a produselor biocide <sup>(2)</sup> prevede o listă exhaustivă de substanțe active existente care urmează să fie evaluate în cadrul programului de lucru pentru reexaminarea sistematică a tuturor substanțelor active existente deja pe piață, denumit în continuare „programul de reexaminare”; de asemenea, interzice introducerea pe piață a produselor biocide care conțin substanțe active ce nu sunt enumerate în anexa respectivă sau în anexele I și IA la Directiva 98/8/CE.

(2) Cu toate acestea, Regulamentul (CE) nr. 1451/2007 permite Comisiei să acorde derogări de la interdicția respectivă, în cazul în care un stat membru consideră că o substanță activă este esențială pentru sănătate, siguranță, pentru protejarea patrimoniului cultural sau pentru funcționarea societății și atunci când nu există alternative sau înlocuitori fezabili din punct de vedere tehnic sau economic și acceptabili din perspectiva mediului și a sănătății; de asemenea, regulamentul respectiv prevede că statele membre pot permite introducerea pe piață a unor substanțe active care constau exclusiv în produse alimentare și furaje destinate utilizării ca repelenți sau atranctanți din tipul de produs 19.

(3) În prezent, derogările respective pot fi utilizate până la 14 mai 2010, întrucât inițial s-a prevăzut ca programul de reexaminare să se deruleze numai până la această dată.

(4) Directiva 98/8/CE, așa cum a fost modificată de Directiva 2009/107/CE <sup>(3)</sup>, prelungeste programul de reexaminare până la 14 mai 2014.

(5) Din motive de coerență, este necesar ca durata derogărilor prevăzute la articolele 5 și 6 din Regulamentul (CE) nr. 1451/2007 să coincidă cu durata programului de reexaminare.

(6) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 1451/2007 trebuie modificat în consecință.

(7) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului permanent pentru produse biocide,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 1451/2007 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 5, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Ținând cont de observațiile primite, Comisia poate acorda o derogare de la articolul 4 alineatul (1) permițând introducerea substanței pe piața statului membru solicitant până cel târziu la data menționată la articolul 16 alineatul (2) primul paragraf din Directiva 98/8/CE, cu condiția ca statele membre:

(a) să garanteze că substanța poate fi utilizată în continuare numai în cazul în care produsele care o conțin sunt autorizate pentru utilizarea esențială prevăzută;

(b) să concluzioneze că, ținând cont de toate informațiile disponibile, este normal să se presupună că utilizarea în continuare a substanței nu are niciun efect inacceptabil asupra sănătății umane, a sănătății animalelor sau asupra mediului înconjurător;

(c) să impună toate măsurile adecvate de reducere a riscurilor în momentul acordării unei autorizații;

<sup>(1)</sup> JO L 123, 24.4.1998, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 325, 11.12.2007, p. 3.

<sup>(3)</sup> JO L 262, 6.10.2009, p. 40.

- (d) să garanteze că produsele biocide aprobate care rămân pe piață după 1 septembrie 2006 sunt reetichetate pentru a îndeplini condițiile de utilizare prevăzute de statele membre în conformitate cu prezentul alineat; și
- (e) să garanteze că, dacă este necesar, deținătorii autorizațiilor sau statul membru respectiv desfășoară cercetări pentru găsirea unor alternative la aceste utilizări sau se pregătește depunerea unui dosar în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 11 din Directiva 98/8/CE, cel târziu cu doi ani înainte de data menționată la articolul 16 alineatul (2) primul paragraf din Directiva 98/8/CE.”

2. La articolul 6, primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Prin derogare de la articolul 4 alineatul (1), statele membre pot permite, până cel târziu la data menționată la articolul 16 alineatul (2) primul paragraf din Directiva 98/8/CE, introducerea pe piață a substanțelor active care constau exclusiv în produse alimentare și hrană pentru animale destinate utilizării ca repelenți sau atractanți din tipul de produs 19.”

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 9 aprilie 2010.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
José Manuel BARROSO

**REGULAMENTUL (UE) NR. 299/2010 AL COMISIEI****din 9 aprilie 2010****de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole (Regulamentul unic OCP) <sup>(1)</sup>,având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 al Comisiei din 21 decembrie 2007 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 2200/96, (CE) nr. 2201/96 și (CE) nr. 1182/2007 ale Consiliului în sectorul fructelor și legumelor <sup>(2)</sup>, în special articolul 138 alineatul (1),

întrucât:

Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din Runda Uruguay, criteriile pentru stabilirea de către Comisie a valorilor forfetare de import din țări terțe pentru produsele și perioadele menționate în partea A din anexa XV la regulamentul respectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Valorile forfetare de import prevăzute la articolul 138 din Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 se stabilesc în anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare la 10 aprilie 2010.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 9 aprilie 2010.

*Pentru Comisie,  
pentru președinte*  
Jean-Luc DEMARTY

*Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală*

<sup>(1)</sup> JO L 299, 16.11.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 350, 31.12.2007, p. 1.



## ANEXĂ

## Valorile forfetare de import pentru determinarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

(EUR/100 kg)

Cod NC	Codul țărilor terțe <sup>(1)</sup>	Valoare forfetară de import
0702 00 00	IL	160,8
	JO	113,1
	MA	135,9
	TN	140,7
	TR	115,0
	ZZ	133,1
0707 00 05	JO	92,1
	MA	75,2
	TR	126,1
	ZZ	97,8
0709 90 70	MA	64,6
	TR	115,1
	ZZ	89,9
0805 10 20	EG	48,9
	IL	50,4
	MA	49,9
	TN	56,1
	TR	65,2
	ZZ	54,1
0805 50 10	EG	65,1
	IL	66,2
	TR	63,8
	ZA	71,7
	ZZ	66,7
0808 10 80	AR	94,9
	BR	84,8
	CA	112,7
	CL	87,6
	CN	73,9
	MK	22,1
	NZ	123,3
	US	131,8
	UY	74,3
	ZA	82,6
	ZZ	88,8
0808 20 50	AR	84,6
	CL	111,3
	CN	52,9
	ZA	85,9
	ZZ	83,7

<sup>(1)</sup> Nomenclatorul țărilor, astfel cum este stabilit prin Regulamentul (CE) nr. 1833/2006 al Comisiei (JO L 354, 14.12.2006, p. 19). Codul „ZZ” reprezintă „alte origini”.

## DECIZII

## DECIZIA 2010/212/PESC A CONSILIULUI

din 29 martie 2010

**privind poziția Uniunii Europene pentru Conferința de revizuire din 2010 a părților la Tratatul de neproliferație a armelor nucleare**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind Uniunea Europeană, în special articolul 29,

întrucât:

- (1) Uniunea Europeană continuă să considere că Tratatul de neproliferație a armelor nucleare (TNP) este piatra de temelie a regimului de neproliferație a armelor nucleare la nivel mondial, temeiul esențial pentru realizarea dezarmării nucleare în conformitate cu articolul VI din TNP și un element important pentru dezvoltarea viitoare a aplicațiilor energiei nucleare în scopuri pașnice.
- (2) La 12 decembrie 2003, Consiliul European a adoptat strategia UE împotriva proliferării armelor de distrugere în masă, în vederea orientării acțiunii sale în acest domeniu. La 8 decembrie 2008, Consiliul a adoptat un document privind „Noi linii de acțiune ale Uniunii Europene privind combaterea proliferării armelor de distrugere în masă și a vectorilor acestora”.
- (3) La 12 decembrie 2008, Consiliul European a susținut declarația Consiliului privind consolidarea securității internaționale, reafirmându-și hotărârea de a combate proliferarea armelor de distrugere în masă și a vectorilor acestora și promovând inițiative de dezarmare concrete și realiste pe care Uniunea le-a prezentat în cadrul Adunării generale a Organizației Națiunilor Unite.
- (4) Consiliul de Securitate al Organizației Națiunilor Unite a adoptat în unanimitate Rezoluția 1540 (2004), care definește proliferarea armelor de distrugere în masă și a vectorilor acestora ca o amenințare la adresa păcii și securității internaționale. La 12 iunie 2006, Consiliul a adoptat Acțiunea comună 2006/419/PESC <sup>(1)</sup>, iar la 14 mai 2008 Consiliul a adoptat Acțiunea comună 2008/368/PESC <sup>(2)</sup>, ambele în sprijinul punerii în aplicare a Rezoluției 1540 (2004) a Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite și în cadrul punerii în aplicare a strategiei UE împotriva proliferării armelor de distrugere în masă.
- (5) Consiliul de Securitate al Organizației Națiunilor Unite, reunit la nivel de șefi de stat și de guvern, a adoptat în unanimitate Rezoluția 1887 (2009), care urmărește să asigure o lume mai sigură pentru toți și crearea condițiilor pentru o lume fără arme nucleare, în conformitate cu obiectivele TNP, într-un mod care să promoveze stabilitatea internațională și pe baza principiului menținerii unei securități nediminuate pentru toți, făcând apel la toate statele care nu sunt părți la TNP să adere la acesta ca state părți fără arme nucleare și făcând apel la statele părți la TNP să-și respecte integral toate obligațiile și să își îndeplinească angajamentele în temeiul TNP, precum și să coopereze astfel încât Conferința de revizuire a TNP din 2010 să consolideze cu succes TNP și să stabilească obiective realiste și realizabile pentru toți cei trei piloni ai TNP: neproliferația, utilizările în scopuri pașnice ale energiei nucleare și dezarmarea.
- (6) Din 2004, Consiliul a adoptat mai multe acțiuni comune privind sprijinul pentru activitățile Agenției Internaționale pentru Energie Atomică (AIEA) în domeniile securității și verificării nucleare și în cadrul punerii în aplicare a strategiei UE împotriva proliferării armelor de distrugere în masă, cea mai recentă fiind Acțiunea comună 2008/314/PESC <sup>(3)</sup>.
- (7) La 8 decembrie 2008, Consiliul a adoptat Concluziile Consiliului privind o contribuție UE de până la 25 de milioane EUR pentru înființarea unei bănci de combustibil nuclear sub egida AIEA.
- (8) Din 2006, Consiliul a adoptat mai multe acțiuni comune privind susținerea activităților Comisiei pregătitoare a Organizației Tratatului de interzicere totală a experiențelor nucleare în vederea consolidării capacităților acestora de monitorizare și verificare. Dintre acestea, cea mai recentă este Acțiunea comună 2008/588/PESC <sup>(4)</sup>. În plus, Consiliul a promovat intrarea în vigoare rapidă și universalizarea Tratatului de interzicere totală a experiențelor nucleare (CTBT).
- (9) Președintele Statelor Unite a convocat un summit privind securitatea nucleară, la 13 aprilie 2010, pentru consolidarea angajamentului în direcția unei securități nucleare la nivel mondial, care să includă abordarea amenințării terorismului nuclear.

<sup>(1)</sup> JO L 165, 17.6.2006, p. 30.<sup>(2)</sup> JO L 127, 15.5.2008, p. 78.<sup>(3)</sup> JO L 107, 17.4.2008, p. 62.<sup>(4)</sup> JO L 189, 17.7.2008, p. 28.

- (10) Conferința de revizuire și prelungire din 1995 a părților la TNP a adoptat decizia privind prelungirea pe durată nedeterminată a TNP, privind principiile și obiectivele neproliferării și dezarmării nucleare și consolidarea procesului de revizuire a TNP, precum și o rezoluție privind Orientul Mijlociu.
- (11) Conferința de revizuire a TNP din 2000 a adoptat un document final.
- (12) La 25 aprilie 2005, Consiliul a adoptat Poziția comună 2005/329/PESC privind Conferința de revizuire din 2005 a părților la Tratatul de neproliferare a armelor nucleare <sup>(1)</sup>.
- (13) Comisia de pregătire a Conferinței de revizuire a TNP din 2010 s-a reunit în trei sesiuni, în perioadele 30 aprilie-11 mai 2007 la Viena, 28 aprilie-9 mai 2008 la Geneva și 4-15 mai 2009 la New York.
- (14) Având în vedere rezultatele Conferinței de revizuire a TNP din 2000 și ale Conferinței de revizuire a TNP din 2005, precum și ale dezbaterilor din cadrul celor trei sesiuni ale Comisiei de pregătire a Conferinței de revizuire a TNP din 2010 și ținând seama de situația actuală, este oportun să se actualizeze și să se dezvolte în continuare obiectivele stabilite în Poziția comună 2005/329/PESC și inițiativele întreprinse în temeiul acestei poziții,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### Articolul 1

Obiectivul Uniunii este de a consolida regimul de neproliferare a armelor nucleare la nivel internațional prin promovarea unui rezultat substanțial și echilibrat al Conferinței de revizuire din 2010 a părților la Tratatul de neproliferare a armelor nucleare (TNP), pentru a realiza progrese tangibile și realiste în direcția obiectivelor consacrate de TNP.

Pentru îndeplinirea acestui obiectiv, Uniunea vizează promovarea în special a adoptării unei serii de măsuri concrete, eficiente, pragmatice și bazate pe consens pentru intensificarea eforturilor internaționale împotriva proliferării, continuarea dezarmării și asigurarea unei dezvoltări responsabile a utilizărilor în scopuri pașnice ale energiei nucleare de către țările care doresc să își dezvolte capacitățile în acest domeniu. În acest scop, Uniunea a elaborat și a transmis Conferinței de revizuire din 2010 a TNP un document de lucru privind propunerile de perspectivă referitoare la toți cei trei piloni ai TNP <sup>(2)</sup>, ca parte dintr-un plan de acțiune ambițios urmând a fi adoptat de Conferința de revizuire a TNP din 2010.

#### Articolul 2

La Conferința de revizuire a TNP din 2010, Uniunea acționează în special pentru a se asigura că statele părți la TNP (denumite în continuare „statele părți”) abordează următoarele priorități:

1. reafirmarea de către toate statele părți a angajamentului acestora de a-și respecta obligațiile și de a îndeplini obiectivele TNP, în direcția aderării universale la TNP;
2. consolidarea punerii în aplicare a TNP prin adoptarea unei serii de măsuri concrete, eficiente, pragmatice și bazate pe consens pentru intensificarea eforturilor internaționale împotriva proliferării, continuarea dezarmării și asigurarea unei dezvoltări responsabile a utilizărilor energiei nucleare în scopuri pașnice, precum și realizarea de progrese privind punerea în aplicare a rezoluției privind Orientul Mijlociu adoptată cu ocazia Conferinței TNP din 1995;
3. reafirmarea angajamentului și sublinierea necesității unor progrese concrete în ceea ce privește procesele privind controlul armelor nucleare și dezarmarea, în special prin intermediul unei reduceri globale a stocurilor de arme nucleare la nivel mondial, în conformitate cu articolul VI din TNP, ținând seama de responsabilitatea specială a statelor care dețin cele mai mari arsenale, precum și a unui acord privind măsuri specifice și timpurii, inclusiv realizarea unei intrări în vigoare rapide a Tratatului de interdicție totală a experiențelor nucleare (CTBT) și începerea negocierilor în cadrul Conferinței pentru dezarmare cu privire la Tratatul de interdicție a producerii de material fisil pentru armele nucleare sau de alte dispozitive explozive nucleare (FMCT) ca etape indispensabile în direcția îndeplinirii obligațiilor și a obiectivului final consacrate la articolul VI din TNP;
4. consolidarea eficienței și a caracterului cuprinzător al regimului de neproliferare, făcând din încheierea unui acord de garanții generalizate, împreună cu protocolul adițional la acesta, standardul în materie de verificare, în temeiul articolului III din TNP;
5. consolidarea TNP printr-o înțelegere comună de către statele părți a modului în care se poate răspunde eficient în situația retragerii unui stat parte din TNP;
6. susținerea TNP, ținând seama de actualele provocări majore în materie de proliferare, în special în Republica Populară Democrată Coreeană și în Republica Islamică Iran, printr-o înțelegere comună a statelor părți privind modul în care se poate răspunde ferm și eficient cazurilor de nerespectare a tratatului;
7. extinderea acceptării și a susținerii acordate conceptului de dezvoltare responsabilă a utilizărilor energiei nucleare în scopuri pașnice în cele mai bune condiții de siguranță, securitate și neproliferare, precum și a abordărilor multilaterale cu privire la ciclul combustibilului nuclear.

<sup>(1)</sup> JO L 106, 27.4.2005, p. 32.

<sup>(2)</sup> NPT/CONF.2010/PC.III/WP.26.

## Articolul 3

În sensul obiectivului prevăzut la articolul 1 și al priorităților definite la articolul 2, Uniunea:

- (a) contribuie la revizuirea structurată și echilibrată a funcționării TNP în cadrul Conferinței de revizuire a TNP din 2010, inclusiv la punerea în aplicare a angajamentelor statelor părți în temeiul TNP, precum și la identificarea domeniilor în care și a mijloacelor prin care ar trebui urmărite noi progrese în viitor, în special în vederea Conferinței de revizuire a TNP din 2015;
- (b) contribuie la atingerea unui consens pe baza cadrului stabilit de TNP, prin susținerea deciziilor și a rezoluției privind Orientul Mijlociu adoptate la Conferința de revizuire și prelungire a TNP din 1995, precum și a documentului final al Conferinței de revizuire a TNP din 2000, și ține seama de situația actuală și promovează, *inter alia*, următoarele aspecte esențiale:
  1. depunerea de eforturi pentru a menține integritatea TNP și pentru a consolida autoritatea și punerea în aplicare a acestuia;
  2. recunoașterea faptului că TNP reprezintă un instrument multilateral unic și de neînlocuit de menținere și consolidare a păcii, securității și stabilității la nivel internațional, întrucât stabilește un cadru juridic pentru împiedicarea proliferării armelor nucleare și pentru dezvoltarea în continuare a unui sistem de verificare care să garanteze că statele care nu dețin arme nucleare utilizează energia nucleară exclusiv în scopuri pașnice și întrucât reprezintă fundamentul esențial pentru realizarea dezarmării nucleare în conformitate cu articolul VI din tratatul menționat și un element important pentru dezvoltarea viitoare a aplicațiilor energiei nucleare în scopuri pașnice, subliniind că TNP, cu cei trei piloni ai săi care se consolidează reciproc, reprezintă interese comune în materie de securitate ale tuturor statelor părți;
  3. sublinierea necesității absolute a respectării depline a tuturor dispozițiilor TNP de către toate statele părți;
  4. sublinierea necesității ca politicile și strategiile statelor părți să fie compatibile cu dispozițiile TNP;
  5. întreprinderea de acțiuni în direcția aderării universale la TNP; adresarea unui apel către toate statele care nu sunt părți la TNP să devină state părți fără întârziere ca state părți care nu dețin arme nucleare și, până la aderarea acestora la TNP, să adere la condițiile acestuia și să își asume angajamente în materie de neproliferare și de dezarmare;
  6. salutarea contribuției societății civile la promovarea principiilor și a obiectivelor TNP;

## DEZARMARE

7. reafirmarea angajamentului privind o lume mai sigură pentru toți și privind crearea condițiilor pentru o lume fără arme nucleare, în conformitate cu obiectivele TNP, cu convingerea că etapele intermediare pe calea către atingerea acestui obiectiv pot reprezenta de asemenea creșteri semnificative ale securității pentru toți;
8. salutarea reducerilor considerabile ale armelor nucleare care au avut loc de la încheierea războiului rece, inclusiv de către două state membre ale Uniunii; sublinierea necesității reducerii globale a arsenalelor nucleare în vederea unei dezarmări nucleare treptate și sistematice în temeiul articolului VI din TNP, ținând seama de responsabilitatea specială a statelor care dețin cele mai mari arsenale; salutarea, în acest context, a negocierilor privind un nou acord START între Statele Unite și Federația Rusă; reiterarea necesității unor noi progrese în diminuarea arsenalelor acestora și în reducerea disponibilității operaționale a sistemelor de arme nucleare ale acestora la nivelul minim necesar;
9. în ceea ce privește armele nucleare nestratagice:
  - (i) adresarea unui apel către toate statele părți care dețin astfel de arme să le includă în procesele lor generale de control al armelor și de dezarmare, în vederea reducerii și eliminării verificabile și ireversibile a acestora;
  - (ii) recunoașterea importanței unei transparențe sporite și a unor măsuri de instaurare a încrederii pentru avansarea acestui proces de dezarmare nucleară;
  - (iii) încurajarea Statelor Unite și a Federației Ruse să dezvolte în continuare inițiativele prezidențiale unilaterale din anii 1991-1992 și să includă armele nucleare nestratagice în următoarea rundă a reducerilor bilaterale de arme nucleare ale acestora, care să conducă la plafoane mai coborâte în privința numărului de arme nucleare, atât strategice, cât și nestratagice, din arsenalele acestora;
10. recunoașterea aplicării principiului ireversibilității pentru a orienta toate măsurile din domeniul dezarmării nucleare și al controlului armelor, ca o contribuție la menținerea și consolidarea păcii, securității și stabilității la nivel internațional, ținând seama de aceste condiții;
11. recunoașterea importanței pe care o au, din punctul de vedere al dezarmării nucleare, programele de distrugere și eliminare a armelor nucleare și eliminarea materialului fisil, astfel cum este definit în cadrul Parteneriatului global al G8;

12. continuarea eforturilor de asigurare a verificabilității, a transparenței și a altor măsuri de instaurare a încrederii de către puterile nucleare, pentru a sprijini realizarea de noi progrese în domeniul dezarmării; în acest sens, salutarea transparenței sporite manifestate de anumite state care dețin arme nucleare, inclusiv de două state membre ale Uniunii, cu privire la armele nucleare pe care le dețin și adresarea unui apel către alte state să urmeze acest exemplu;
  13. reafirmarea, de asemenea, a angajamentului privind controlul armelor nucleare și dezarmarea pe baza tratatelor și sublinierea necesității de a reinnoi eforturile multilaterale și de a reactiva instrumente multilaterale, în special Conferința pentru dezarmare;
  14. adresarea unui apel către state să semneze și să ratifice CTBT fără întârziere și în mod necondiționat, în special cele nouă state care mai figurează în anexa II la CTBT care nu au făcut încă acest lucru, întrucât CTBT constituie o parte esențială a regimului de dezarmare și neproliferare a armelor nucleare, și în vederea intrării în vigoare a acestuia cât mai curând posibil; în acest sens, salutarea angajamentelor recente ale Statelor Unite privind ratificarea rapidă a CTBT;
  15. până la intrarea în vigoare a CTBT, adresarea unui apel către toate statele să respecte un moratoriu privind exploziile provocate de experiențe nucleare, să se abțină de la orice acțiune care contravine obligațiilor și dispozițiilor CTBT și să dezafecteze, cât mai curând posibil, toate instalațiile de testare nucleară într-un mod transparent și deschis comunității internaționale; evidențierea importanței și salutarea activității Comisiei de pregătire a Organizației CTBT, în special în privința Sistemului Internațional de Monitorizare;
  16. salutarea adoptării prin consens în 2009 a programului de lucru al Conferinței pentru dezarmare și, pe această bază, adresarea unui apel pentru demararea imediată și încheierea rapidă a negocierilor privind FMCT, pe baza documentului CD/1299 din 24 martie 1995 și a mandatului cuprins în acesta, astfel cum s-a convenit în Decizia din 29 mai 2009 a Conferinței privind dezarmarea în vederea instituirii programului de activitate pentru sesiunea din 2009 (CD/1864);
  17. până la intrarea în vigoare a FMCT, adresarea unui apel către toate statele vizate să declare și să susțină un moratoriu imediat privind producerea de material fisil pentru arme nucleare sau alte dispozitive explozive nucleare, precum și să dezafecteze instalațiile destinate producerii de material fisil pentru arme nucleare sau să le convertească exclusiv pentru o utilizare care nu este de natură explozivă; salutarea acțiunii acelor state dintre cele cinci care dețin arme nucleare, în special din cadrul Uniunii, care au decretat moratoriile respective și au dezafectat astfel de instalații;
  18. adresarea unui apel către toate statele în cauză pentru a lua măsurile practice corespunzătoare în vederea reducerii riscului de declanșare accidentală a unui război nuclear;
  19. analizarea în continuare a problemei garanțiilor de securitate pentru statele care nu dețin arme nucleare și care sunt părți;
  20. adresarea unui apel către statele care dețin arme nucleare să reafirme garanțiile de securitate existente de care Consiliul de Securitate al Organizației Națiunilor Unite a luat act în Rezoluția 984 (1995), recunoscând că astfel de garanții de securitate consolidează regimul de neproliferare a armelor nucleare, precum și să semneze și să ratifice protocoalele corespunzătoare la tratatele de instituire a unor zone fără arme nucleare întocmite în urma consultărilor necesare în conformitate cu orientările Comisiei pentru dezarmare a Organizației Națiunilor Unite (UNDC) din 1999, recunoscând că pentru astfel de zone sunt disponibile garanții de securitate în temeiul tratatelor;
  21. sublinierea necesității de a avansa procesele generale de control al armelor și dezarmare și adresarea unui apel la noi progrese privind toate aspectele dezarmării pentru sporirea securității globale;
  22. adoptarea de măsuri pentru începerea consultărilor privind un tratat de interzicere a rachetelor sol-sol cu rază mică și medie de acțiune;
  23. adresarea unui apel pentru aderarea universală și punerea în aplicare efectivă a Codului de conduită de la Haga împotriva proliferării rachetelor balistice;
  24. evidențierea importanței aderării universale și a punerii în aplicare a Convenției privind armele biologice și toxice, a Convenției privind armele chimice și a convențiilor, măsurilor și inițiativelor care contribuie la controlul armelor convenționale;
  25. demersul în vederea soluționării problemelor de instabilitate și insecuritate regională și a situațiilor de conflict care se află adesea la originea programelor de înarmare;
- NEPROLIFERARE
26. recunoașterea faptului că în ultimii ani au apărut provocări majore în materie de proliferare a armelor nucleare, în special în Republica Populară Democrată Coreeană și Republica Islamică Iran, sublinierea faptului că comunitatea internațională trebuie să fie pregătită să răspundă acestor provocări și sublinierea necesității adoptării de măsuri ferme ca răspuns la acestea;
  27. accentuarea necesității de a consolida rolul Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite, ca ultim arbitru, pentru ca acesta să poată lua măsuri adecvate în eventualitatea nerespectării obligațiilor care decurg din TNP, în conformitate cu Statutul Agenției Internaționale pentru Energie Atomică (AIEA), inclusiv aplicarea garanțiilor;

28. atragerea atenției asupra posibilelor implicații ale retragerii din cadrul TNP asupra păcii și securității internaționale; îndemnarea comunității internaționale să răspundă fără întârziere și adaptat situației la o notificare de retragere și la consecințele acesteia; sublinierea necesității ca Consiliul de Securitate al Organizației Națiunilor Unite să acționeze prompt și în special să abordeze fără întârziere orice notificare a unui stat parte de retragere din cadrul TNP; îndemnarea statelor părți să promoveze adoptarea de măsuri în acest sens, inclusiv modalități pentru menținerea unor garanții AIEA adecvate cu privire la toate materialele, echipamentele, tehnologiile și instalațiile nucleare dezvoltate în scopuri pașnice;
29. solicitarea suspendării cooperării nucleare în cazul în care AIEA nu poate să ofere garanții corespunzătoare cu privire la faptul că programul nuclear al unui stat este destinat exclusiv unor scopuri pașnice, până la data la care AIEA este în măsură să ofere aceste garanții;
30. adresarea unui apel către toate statele din regiune să realizeze progrese în direcția, între altele, a instituirii unei zone a Orientului Mijlociu fără arme nucleare și alte arme de distrugere în masă și vectori ai acestora, zonă care să poată fi verificată în mod efectiv, și să se abțină de la măsuri care împiedică atingerea acestui obiectiv; recunoașterea importanței ajungerii la un acord asupra unor măsuri practice concrete ca parte a unui proces care să implice toate statele din regiune și care să vizeze facilitarea punerii în aplicare a rezoluției TNP privind Orientul Mijlociu din 1995;
31. adresarea unui apel, de asemenea, către toate statele părți și în special statele părți care dețin arme nucleare să își extindă cooperarea și să depună eforturi susținute în direcția instituirii de către părțile din regiune a unei zone a Orientului Mijlociu fără arme nucleare și alte arme de distrugere în masă și vectori ai acestora și care să poată fi verificată efectiv în acest sens, în conformitate cu rezoluția TNP privind Orientul Mijlociu din 1995;
32. având în vedere că securitatea în Europa este legată de securitatea în zona mediteraneană, acordarea unei înalte priorități punerii în aplicare a regimului de neproliferare a armelor nucleare în regiunea respectivă;
33. recunoașterea importanței pentru pace și securitate a zonelor fără arme nucleare, prin mecanisme încheiate pe bază de voluntariat între statele din regiunea respectivă, în conformitate cu orientările din 1999 ale UNDC;
34. sublinierea necesității de a depune toate eforturile posibile pentru a preveni riscul de terorism nuclear, în legătură cu posibilul acces al teroriștilor la arme sau materiale nucleare care ar putea fi utilizate la producerea dispozitivelor de dispersie radiologică și, în acest context, sublinierea necesității de a respecta obligațiile asumate în temeiul Rezoluțiilor 1540 (2004) și 1887 (2009) ale Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite și adresarea unui apel la îmbunătățirea securității nucleare pentru sursele de radioactivitate ridicată;
35. adresarea unui apel către toate statele care nu au făcut încă acest lucru să semneze, să ratifice și să pună în aplicare Convenția internațională privind reprimarea actelor de terorism nuclear, ca parte importantă a cadrului juridic internațional pentru abordarea amenințărilor terorismului nuclear;
36. în contextul pericolului crescut de proliferare nucleară și terorism, susținerea Inițiativei de parteneriat global a G8 și a acțiunilor AIEA, precum și a altor mecanisme multilaterale în acest sens, cum ar fi Inițiativa de securitate împotriva proliferării, Inițiativa globală pentru combaterea terorismului nuclear și Inițiativa globală de reducere a amenințărilor; salutarea obiectivelor de securitate ale summitului privind securitatea nucleară la nivel mondial;
37. recunoașterea faptului că acordurile de garanții generalizate împreună cu protocoalele adiționale au un efect de descurajare a proliferării armelor nucleare și constituie standardul actual de verificare;
38. continuarea acțiunilor în direcția universalizării și consolidării sistemului de garanții al AIEA pentru a asigura un nivel mai înalt de detectabilitate a încălcărilor obligațiilor de neproliferare, în special prin adoptarea și punerea în aplicare de către toate statele vizate a acordului de garanții generalizate împreună cu protocolul adițional și, după caz, protocolul revizuit referitor la mici cantități de materiale, precum și pentru consolidarea în continuare a sistemului de garanții;
39. adoptarea de măsuri pentru recunoașterea de către Conferința de revizuire a TNP din 2010 și Consiliul Guvernatorilor AIEA a faptului că încheierea și punerea în aplicare a unui acord de garanții generalizate împreună cu un protocol adițional reprezintă standardul actual de verificare, în temeiul articolului III din TNP;
40. evidențierea rolului unic al AIEA în verificarea respectării de către state a angajamentelor acestora privind neproliferarea armelor nucleare;
41. sublinierea în continuare a rolului important al AIEA în acordarea de asistență acestora, la cerere, pentru a îmbunătăți securitatea materialelor și a instalațiilor nucleare și adresarea unui apel către state la susținerea AIEA;
42. recunoașterea importanței unor controale eficiente și adecvate ale exporturilor, cu respectarea Rezoluțiilor 1540 (2004) și 1887 (2009) ale Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite și în conformitate cu articolul III alineatul (2) din TNP;

43. punerea în aplicare, la nivel național, a unor controale eficiente ale exportului, tranzitului, transbordării și reexportării, inclusiv prin acte cu putere de lege și norme administrative adoptate în acest scop, precum și depunerea unor eforturi internaționale și naționale ferme pentru a combate finanțarea proliferării și pentru a controla accesul la transferuri intangibile de tehnologie;
44. aplicarea unor sancțiuni penale eficiente împotriva actelor de proliferare, pentru a descuraja activitățile ilicite de export, tranzit, brokeraj, trafic și finanțare aferentă în conformitate cu Rezoluția 1540 (2004) a Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite;
45. îndemnarea Comitetului Zangger și a Grupului furnizorilor în domeniul nuclear (GFN) să facă schimb de experiență privind controlul exporturilor, astfel încât toate statele să poată învăța din acordurile Comitetului Zangger și din orientările GFN, precum și din punerea în aplicare a acestora;
46. evidențierea necesității de a finaliza rapid consolidarea orientărilor GFN, în special cu privire la consolidarea controlului exporturilor privind tehnologiile de îmbogățire și prelucrare, precum și de a acționa în cadrul GFN pentru ca aderarea la protocolul adițional să devină o condiție pentru furnizarea de material nuclear;
47. adresarea unui apel către statele părți la Convenția privind protecția fizică a materialelor nucleare să ratifice cât mai curând amendamentul adus convenției, pentru a accelera intrarea sa în vigoare;
48. încurajarea dezvoltării de tehnologii rezistente la proliferare și compatibile cu garanțiile;
- gestionarea în condiții de siguranță a deșeurilor, protecția radiologică și responsabilitatea civilă în materie nucleară, precum și adresarea unui apel către statele care nu au făcut încă acest lucru să adere la toate convențiile relevante cât mai curând posibil și să pună integral în aplicare angajamentele care decurg din acestea;
53. susținerea eforturilor naționale, bilaterale și internaționale pentru pregătirea forței de muncă calificate necesare pentru a asigura dezvoltarea responsabilă a utilizărilor în scopuri pașnice ale energiei nucleare în cele mai bune condiții de siguranță, securitate și neproliferare;
54. menținerea convingerii ferme în privința beneficiilor abordărilor multilaterale cu privire la ciclul combustibilului nuclear, în care mecanismele privind garanțiile, independent sau coroborate cu alte mecanisme complementare, nu ar trebui să acționeze pentru denaturarea pieței funcționale actuale, ci ar trebui să abordeze dreptul la utilizarea în scopuri pașnice a energiei nucleare, oferind securitate la furnizarea cu combustibil nuclear pentru țările care dezvoltă un program nuclear în cele mai bune condiții de siguranță, securitate și neproliferare;
55. recunoașterea faptului că mai multe inițiative, inclusiv crearea unei bănci de uraniu cu îmbogățire redusă sub controlul AIEA, pot oferi mecanisme de rezervă pentru țările interesate și pot facilita soluții multilaterale durabile;
56. încurajarea și implicarea în noi dialoguri și consultări pentru clarificarea chestiunilor nesoluționate și creșterea sprijinului pentru conceptul de abordări multilaterale cu privire la ciclul combustibilului nuclear.

#### UTILIZĂRI ÎN SCOPURI PAȘNICE ALE ENERGIEI NUCLEARE

49. recunoașterea dreptului statelor părți de a utiliza energia nucleară în scopuri pașnice, în conformitate cu articolul IV din TNP, ținând seama în mod corespunzător de articolele I, II și III din TNP, *inter alia*, în domeniul producerii de energie electrică, al industriei, al sănătății și al agriculturii;
50. reînnoirea angajamentului privind asigurarea unei dezvoltări responsabile a utilizărilor în scopuri pașnice ale energiei nucleare în cele mai bune condiții de siguranță, securitate și neproliferare;
51. în acest sens, încurajarea statelor părți să reafirme și să respecte principiile și standardele care guvernează dezvoltarea responsabilă a utilizărilor în scopuri pașnice ale energiei nucleare;
52. sublinierea importanței continuării cooperării internaționale pentru a consolida siguranța nucleară,

#### Articolul 4

Acțiunile întreprinse de Uniune în sensul articolelor 1, 2 și 3 cuprind:

- (a) demersuri pe lângă statele părți și, după caz, pe lângă statele care nu sunt părți la TNP, în vederea obținerii sprijinului acestora pentru obiectivele prevăzute la articolele 1, 2 și 3 din prezenta decizie;
- (b) obținerea acordului statelor membre asupra unor proiecte de propuneri privind chestiuni de fond, care urmează să fie transmise, în numele Uniunii, spre examinare către statele părți și care pot reprezenta baza deciziilor Conferinței de revizuire a TNP din 2010;
- (c) declarații ale Uniunii în cadrul dezbaterii generale și al dezbaterilor celor trei comisii principale, precum și ale organismelor subsidiare ale Conferinței de revizuire a TNP din 2010.

*Articolul 5*

Prezenta decizie produce efecte de la data adoptării.

*Articolul 6*

Prezenta decizie se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles, 29 martie 2010.

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*  
E. ESPINOSA

---



**DECIZIA COMISIEI**  
**din 18 decembrie 2009**

**privind ajutorul de stat C 34/07 (ex N 93/06) referitor la introducerea unui sistem de impozitare pe tonaj în favoarea transportului maritim internațional în Polonia**

[notificată cu numărul C(2009) 10376]

(Numai textul în limba polonă este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2010/213/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf <sup>(1)</sup>,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior <sup>(2)</sup> și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

### 1. PROCEDURĂ

- (1) Prin scrisoarea din 1 februarie 2006 <sup>(3)</sup>, Polonia a informat Comisia cu privire la un sistem de impozitare pe tonaj. Cazul a fost înregistrat cu numărul N 93/06.
- (2) Prin scrisorile din 9 martie, 29 mai, 14 noiembrie 2006 și 11 aprilie 2007 <sup>(4)</sup>, serviciile Comisiei au solicitat informații suplimentare. Autoritățile poloneze au răspuns Comisiei prin scrisorile din 20 aprilie, 9 mai și 6 septembrie 2006, 5 ianuarie și 8 iunie 2007 <sup>(5)</sup>. În plus, la 19 ianuarie 2007 a avut loc o reuniune la nivel tehnic.
- (3) Prin scrisoarea din 12 septembrie 2007 <sup>(6)</sup>, Comisia a informat Republica Polonă cu privire la decizia sa de a iniția procedura oficială de investigare prevăzută la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE în legătură cu ajutorul respectiv (denumită în continuare „decizia de inițiere”).
- (4) Polonia și-a prezentat observațiile prin scrisoarea din 18 octombrie 2007 <sup>(7)</sup>.

<sup>(1)</sup> De la 1 decembrie 2009, articolele 87 și 88 din Tratatul CE au devenit articolele 107 și, respectiv, 108 din TFUE. Cele două seturi de dispoziții sunt, în esență, identice. În sensul prezentei decizii, acolo unde este cazul, trimiterile la articolele 107 și 108 din TFUE trebuie înțelese ca trimiteri la articolele 87 și, respectiv, 88 din Tratatul CE.

<sup>(2)</sup> JO C 300, 12.12.2007, p. 22.

<sup>(3)</sup> Înregistrată cu numărul de referință TREN(2006) A/12656.

<sup>(4)</sup> Numerele de referință TREN(2006) D/204393, D/210227, D/223420 și TREN(2007) D/307010.

<sup>(5)</sup> Înregistrate cu numerele de referință TREN(2006) A/19774, A/22657, A/31398 și TREN(2007) A/21073, A/34300.

<sup>(6)</sup> Înregistrată cu numărul de referință C(2007) 4016.

<sup>(7)</sup> Înregistrată cu numărul de referință TREN(2007) A/45675.

- (5) Decizia Comisiei de a iniția procedura oficială de investigare a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* <sup>(8)</sup>. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la ajutor.
- (6) Comisia a primit observații de la o singură parte interesată <sup>(9)</sup>. Comisia a transmis Poloniei observațiile respective, dar Polonia nu și-a folosit dreptul de a răspunde la acestea.
- (7) În urma unei reuniuni între serviciile Comisiei și autoritățile poloneze, care a avut loc la 14 ianuarie 2009, prin scrisoarea din 25 februarie 2009 <sup>(10)</sup> autoritățile poloneze s-au angajat să modifice sistemul de impozitare pe tonaj în ceea ce privește o serie de aspecte în legătură cu care Comisia exprimase îngrijorări în decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare. Prin scrisorile din 24 martie 2009 <sup>(11)</sup>, 26 octombrie 2009 <sup>(12)</sup> și 9 decembrie 2009 <sup>(13)</sup>, autoritățile poloneze au prezentat informații suplimentare.

### 2. DESCRIEREA DETALIATĂ A AJUTORULUI

#### 2.1. Rezumat

- (8) În cazul armatorilor care activează în domeniul transporturilor maritime internaționale, se consideră că impozitul pe tonaj are scopul de a înlocui impozitul pe profit sau impozitul pe venit cu o sumă forfetară calculată pe baza tonajului flotei exploatare. Transportul maritim internațional este definit ca transportul între un port polonez și un port străin, între porturi străine sau între porturi poloneze, cu condiția ca deplasarea să constituie o etapă dintr-o călătorie mai lungă care cuprinde și un port străin. Prin urmare, activitățile desfășurate exclusiv pe rutele din interiorul Poloniei (cabotaj) nu sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj în conformitate cu legea actuală privind impozitarea pe tonaj.

#### 2.2. Sistemul de impozitare pe tonaj

- (9) Sistemul polonez de impozitare pe tonaj a fost instituit prin legea privind impozitarea pe tonaj adoptată la 24 august 2006 <sup>(14)</sup>. Legea urmează să intre în vigoare la 1 ianuarie 2011, după aprobarea sistemului de către Comisie.

<sup>(8)</sup> A se vedea nota de subsol 2.

<sup>(9)</sup> Înregistrată cu numărul de referință TREN(2007) A/51337.

<sup>(10)</sup> Înregistrată cu numărul de referință TREN(2009) A/10443.

<sup>(11)</sup> Înregistrată cu numărul de referință TREN(2009) A/13527.

<sup>(12)</sup> Înregistrată cu numărul de referință TREN(2009) A/34359.

<sup>(13)</sup> Înregistrată cu numărul de referință TREN(2009) A/38744.

<sup>(14)</sup> Monitorul Oficial 2006, nr. 183, punctul 1353.

(10) În ceea ce privește veniturile provenite din activități eligibile, legea privind impozitarea pe tonaj permite operatorilor navali care fac obiectul unei astfel de impozitări să fie scutiți de la plata impozitului pe profit, astfel cum este acesta definit în Legea din 31 ianuarie 1989 privind administrarea financiară a întreprinderilor de stat<sup>(15)</sup> și în Legea din 1 decembrie 1995 privind plățile din profituri realizate de societățile cu asociat unic (unipersonale) ale Trezoreriei statului<sup>(16)</sup>. Operatorii navali au dreptul de a opta pentru regimul de impozitare pe tonaj prin depunerea unei declarații speciale prin care aleg acest tip de impozit.

(11) În temeiul articolului 5 din legea privind impozitarea pe tonaj, pentru fiecare navă care face obiectul impozitării pe tonaj, profiturile impozabile corespunzătoare activităților eligibile se stabilesc la o sumă forfetară calculată pe baza tonajului net al navei respective după cum se arată în continuare, per 100 TN (tone nete) și pentru fiecare perioadă de 24 de ore începută, corespunzând perioadei de exploatare din luna în cauză a tuturor navelor operatorului ale căror venituri fac obiectul impozitului pe tonaj.

Capacitatea netă a navei	Calcularea veniturilor forfetare
Până la 1 000 TN	Echivalentul a 0,5 EUR per 100 TN
De la 1 001 la 10 000 TN	Echivalentul a 0,35 EUR pentru fiecare 100 TN care depășesc 1 000 TN
De la 10 001 la 25 000 TN	Echivalentul a 0,20 EUR pentru fiecare 100 TN care depășesc 10 000 TN
Peste 25 001 TN	Echivalentul a 0,10 EUR pentru fiecare 100 TN care depășesc 25 000 TN

(12) Pentru efectuarea calculului, valoarea capacității nete a navei este rotunjită în plus sau în minus după cum urmează: o capacitate mai mică de 50 TN nu este luată în considerare, iar o capacitate egală cu 50 TN sau mai mare este rotunjită la valoarea superioară cea mai apropiată care reprezintă un multiplu de 100 TN.

(13) Cuantumul impozitului pe tonaj datorat este calculat în funcție de baza de impozitare, la care se aplică cota de 19 %.

(14) Cuantumul impozitului pe tonaj se calculează în EUR și se achită în PLN, prin utilizarea cursului valutar mediu publicat de Banca Națională a Poloniei pentru ultima zi a lunii pentru care se efectuează plata impozitului. Cuantumul impozitului pe tonaj datorat este calculat fără deducerea cheltuielilor generate de realizarea unor astfel de venituri.

(15) În conformitate cu articolul 8 din legea privind impozitarea pe tonaj, veniturile realizate din vânzarea unei nave eligibile de către o societate care face obiectul impozitării pe tonaj nu fac parte din cadrul veniturilor supuse unei astfel de impozitări și sunt impozitate cu o cotă fixă de 15 %, în cazul în care nu sunt utilizate integral în termen de trei ani pentru achiziționarea, repararea, modernizarea sau adaptarea unei alte nave.

<sup>(15)</sup> Monitorul Oficial 1992, nr. 6, punctul 27, cu modificările ulterioare.

<sup>(16)</sup> Monitorul Oficial, nr. 154, punctul 792.

(16) Persoanele fizice sau membrii unei societăți de persoane care fac obiectul impozitului pe venitul personal au fost autorizați să deducă cuantumul contribuțiilor de asigurări de sănătate din cuantumul impozitului pe tonaj plătit direct de ei pe parcursul anului fiscal relevant<sup>(17)</sup> (articolul 6 din legea privind impozitarea pe tonaj), precum și cuantumul contribuțiilor de asigurări sociale pe care le-au plătit în timpul anului fiscal relevant<sup>(18)</sup>, din baza de impozitare pe tonaj [articolul 4 alineatul (3) din legea privind impozitarea pe tonaj].

(17) Prin scrisoarea din 25 februarie 2009, autoritățile poloneze s-au angajat să elimine din legea privind impozitarea pe tonaj posibilitatea de deducere a contribuțiilor la asigurările sociale și la asigurările de sănătate în cazul în care armatorul este o persoană fizică sau o persoană fizică membră a unei societăți de persoane<sup>(19)</sup>. Prin urmare, aceste posibilități de deducere nu se vor aplica, folosindu-se pentru toate entitățile eligibile la impozitarea pe tonaj aceeași metodă de calculare a bazei de impozitare și a cuantumului impozitului pe tonaj care trebuie plătit.

### 2.3. Criterii de eligibilitate

#### 2.3.1. Nave eligibile

(18) Numai navele maritime înregistrate în registrul maritim polonez sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj. Prin urmare, o navă eligibilă este o navă sub pavilion polonez, care activează în domeniul transporturilor maritime internaționale și care îndeplinește toate cerințele privind navigarea pe mare. În mod normal, includerea unei nave în categoria de nave maritime necesită certificarea acesteia ca atare în temeiul Convenției internaționale privind liniile de încărcare sau al Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (denumită în continuare „Convenția SOLAS”) <sup>(20)</sup>.

#### 2.3.2. Activități eligibile

(19) Activitățile eligibile pentru impozitarea pe tonaj sunt <sup>(21)</sup>:

- (i) transportul de marfă și/sau pasageri;
- (ii) operațiunile maritime de salvare;
- (iii) activitățile maritime de remorcare, cu condiția ca cel puțin 50 % din veniturile realizate în urma activității desfășurate efectiv de remorcher în timpul unui an fiscal să provină din prestarea de servicii de transport maritim, și nu din remorcarea dinspre sau către un port;

<sup>(17)</sup> Definit în Legea din 27 august 2004 privind serviciile de sănătate finanțate din fonduri publice; Monitorul Oficial nr. 210, punctul 2135, cu modificările ulterioare.

<sup>(18)</sup> Definit în Legea din 13 octombrie 1998 privind sistemul asigurărilor de sănătate; Monitorul Oficial 2007, nr. 11, punctul 74, cu modificările ulterioare.

<sup>(19)</sup> A se vedea articolul 4 alineatele (3)-(5), articolul 6 și articolul 12 alineatul (3) din lege.

<sup>(20)</sup> Convenția SOLAS a fost adoptată de Organizația Maritimă Internațională (OMI) la Londra, la 1 noiembrie 1974 (implementată în Polonia în Monitorul Oficial nr. 61, punctele 318 și 319), iar Protocolul la aceeași Convenție a fost adoptat la Londra la 17 februarie 1978 (implementat în Polonia în Monitorul Oficial 1984, nr. 61, punctele 320 și 321 și 1986, nr. 35, punctul 177).

<sup>(21)</sup> Articolul 3.1 din legea privind impozitarea pe tonaj.

- (iv) activitățile de dragare, cu condiția ca 50 % din veniturile realizate în urma activității desfășurate efectiv de dragă în timpul unui an să provină din transportul maritim de materiale.
- (20) Prin scrisoarea din 25 februarie 2009, autoritățile poloneze s-au angajat să modifice a treia și a patra dispoziție menționate anterior<sup>(22)</sup> în scopul includerii activităților de remorcare și de dragare în sistemul de impozitare pe tonaj, prin introducerea criteriului ca cel puțin 50 % din timpul anual de exploatare a fiecărui remorcher sau a fiecărei drage pe parcursul unui an fiscal să fie reprezentat de efectuarea de transporturi maritime.
- (21) În plus, articolul 3 alineatul (2) din legea privind impozitarea pe tonaj prevede activități auxiliare care sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj, cu condiția ca activitățile respective să fie legate de prestarea de servicii eligibile menționate anterior.
- (22) Articolul 3 alineatul (3) din legea privind impozitarea pe tonaj stabilește o listă de activități care nu sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj, cum ar fi explorarea fundului mării, pescuitul, construcțiile, lucrările subacvatice etc.
- 2.3.3. *Entități eligibile*
- (23) Societățile eligibile sunt operatorii care îndeplinesc anumite criterii.
- (24) Articolul 2 alineatul (3) din legea privind impozitarea pe tonaj definește un operator ca fiind: (i) un particular (o persoană fizică) sau o persoană juridică cu domiciliul, sediul sau, respectiv, administrația pe teritoriul Poloniei; (ii) un asociat la o societate civilă, la un parteneriat înregistrat, la o societate în comandită simplă, la o societate în comandită pe acțiuni care are domiciliul, sediul sau, respectiv, administrația pe teritoriul Poloniei; sau (iii) un antreprenor străin/o întreprindere străină în sensul legii din 2 iulie 2004 privind libertatea prestării unei activități economice<sup>(23)</sup>, care desfășoară în Polonia activități eligibile pentru impozitarea pe tonaj<sup>(24)</sup>; și care îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții:
- să fie direct implicat în activități de navigație, prin utilizarea de nave maritime proprietate personală sau deținute de o altă persoană, și să dețină un document de conformitate valabil<sup>(25)</sup>;
  - să fie proprietarul unei nave, dar să nu desfășoare personal activități de navigație ale navei proprii sau ale unei nave aparținând altei persoane;
- să administreze o navă deținută de o altă persoană, în numele și pe seama persoanei respective, pe bază de contract, și să dețină un document de conformitate valabil<sup>(26)</sup>.
- (25) În ceea ce privește ultima condiție (administrarea de nave), prin scrisoarea din 8 iunie 2007, autoritățile poloneze s-au angajat să permită societăților de administrare să folosească sistemul de impozitare pe tonaj numai dacă asigură simultan administrarea echipajelor și administrarea tehnică a navelor.
- (26) În plus, prin scrisoarea din 26 octombrie 2009<sup>(27)</sup>, autoritățile poloneze au precizat faptul că societățile de administrare a navelor îndeplinesc toate cerințele prevăzute în comunicarea Comisiei de stabilire a unor orientări privind ajutoarele de stat pentru societățile de administrare a navelor (denumită în continuare „orientări privind administrarea navelor”) <sup>(28)</sup>.
- (27) În ceea ce privește îndeosebi condițiile din orientările privind administrarea navelor conform cărora societățile de administrare a navelor ar trebui să aducă o contribuție la economia și ocuparea forței de muncă din Uniune (secțiunea 5.1.) și ar trebui să existe o legătură economică între navele administrate și Uniune (secțiunea 5.2.), autoritățile poloneze s-au angajat ca legea poloneză privind impozitarea pe tonaj să impună ca administrarea navelor să se efectueze pe teritoriul UE și ca în principal resortisanții ai Uniunii să fie angajați în activități desfășurate pe uscat sau pe nave. În plus, administrarea navelor neunionale este exclusă de la acordarea de beneficii în conformitate cu sistemul de impozitare pe tonaj.
- (28) În ceea ce privește cerința de respectare a standardelor internaționale și a standardelor UE prevăzută în orientările privind administrarea navelor (secțiunea 5.3.), autoritățile poloneze au precizat faptul că Polonia este membru al Organizației Maritime Internaționale și, în calitate de stat membru UE, îndeplinește toate standardele internaționale și europene<sup>(29)</sup>. O serie de acte legislative de drept intern garantează conformitatea armatorilor, a administratorilor de nave și a altor societăți cu cerințele internaționale<sup>(30)</sup>, a căror aplicare este asigurată și controlată de autoritățile publice corespunzătoare.
- (29) Referitor la cerința privind legătura de pavilion pentru administratorii de nave (secțiunea 5.4. din orientările privind administrarea navelor), autoritățile poloneze au subliniat că obligația strictă a armatorilor de a naviga sub pavilion polonez se aplică integral și administratorilor de nave.

<sup>(22)</sup> Prevăzute la articolul 3 alineatul (1) a doua și a patra liniuță din legea privind impozitarea pe tonaj.

<sup>(23)</sup> Monitorul Oficial nr. 173, punctul 1807, cu modificările ulterioare.

<sup>(24)</sup> A se vedea secțiunea 2.3.2. de mai sus.

<sup>(25)</sup> Documentul de conformitate este eliberat în temeiul Convenției SOLAS operatorului care îndeplinește cerințele Codului internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (denumit în continuare „Codul ISM”). Codul ISM a fost adoptat de OMI prin rezoluția A.741 alineatul (18) (implementată în Polonia în Monitorul Oficial al Ministerului Infrastructurii 2005, nr. 4, punctul 28).

<sup>(26)</sup> A se vedea nota de subsol 25.

<sup>(27)</sup> Înregistrată cu numărul de referință TREN(2009) A/34359.

<sup>(28)</sup> JO C 132, 11.6.2009, p. 6.

<sup>(29)</sup> În special, Polonia este un stat parte la Convențiile SOLAS, MARPOL și STCW, cu toate modificările acestora.

<sup>(30)</sup> În special, legea din 2000 privind Siguranța pe mare (cu modificările ulterioare), legea din 1995 privind Poluarea provocată de nave (cu modificările ulterioare), legea din 2004 privind Echipamentul maritim, legea din 1991 privind Angajarea forței de muncă pe navele comerciale (cu modificările ulterioare), legea din 2001 privind Codul maritim (cu modificările ulterioare).

- (30) În ceea ce privește condițiile sociale și de formare profesională specifice prevăzute în secțiunea 6 din orientările privind administrarea navelor, prin scrisoarea din 9 decembrie 2009 <sup>(31)</sup>, autoritățile poloneze s-au angajat ca, din momentul intrării în vigoare a sistemului de impozitare pe tonaj, să solicite fiecărui angajator de navigatori, indiferent dacă este vorba despre un armator sau o societate de administrare a navelor, să respecte dispozițiile speciale ale Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim <sup>(32)</sup> <sup>(33)</sup>.

#### 2.3.4. Administrarea strategică și tehnică

- (31) La punctul 33 din decizia de inițiere, interpretarea Comisiei cu privire la administrarea strategică a fost aceea că „o societate care face obiectul impozitării pe tonaj trebuie să ia propriile decizii în legătură cu cheltuielile de capital importante și cesiunile efectuate în Polonia. Pentru evaluarea acestor aspecte, autoritățile poloneze vor lua în considerare măsura în care personalul cu sediul în străinătate lucrează sub conducerea personalului cu sediul în Polonia și raportează acestuia din urmă. Un alt aspect important al evaluării gradului în care funcția strategică este îndeplinită în Polonia îl reprezintă locul sediului central, inclusiv a personalului de conducere, și locul în care se iau decizii de către consiliul de administrație și consiliul executiv”.
- (32) În ceea ce privește administrarea comercială, Comisia a afirmat, la punctul 34 din decizia de inițiere, că „autoritățile fiscale vor verifica dacă planificarea traseului, rezervările pentru pasageri sau marfă, aprovizionarea navelor (inclusiv cu alimente), administrarea și formarea profesională a personalului, administrarea tehnică a navelor, inclusiv luarea de decizii privind repararea și întreținerea navei, au loc în Polonia. Un alt aspect important îl reprezintă întreținerea în Polonia a structurilor de sprijin, cum ar fi centrele de formare profesională, terminalele etc., precum și măsura în care sediile sau sucursalele din străinătate lucrează sub conducerea personalului cu sediul în Polonia. Faptul că o navă este clasificată, asigurată sau finanțată în Polonia și navighează sub pavilion polonez poate conferi și mai multă importanță indicatorilor precizați anterior. Însă, în orice situație, este necesar să se treacă ambele părți ale testului, examinarea administrării strategice și a administrării comerciale”.
- (33) Ca răspuns la decizia de inițiere, autoritățile poloneze au precizat că cerințele prevăzute la punctele 33 și 34 din decizia respectivă sunt incorecte, iar condițiile prevăzute în legea privind impozitarea pe tonaj cu referire la eligibilitatea operatorilor sunt, de fapt, alternative și nu cumulative. Articolul 2 alineatul (3) literele (a) și (b) din legea privind impozitarea pe tonaj stipulează faptul că un operator (și anume o persoană eligibilă pentru impozitarea pe tonaj, cu condiția ca activitățile pe care

le desfășoară să fie eligibile) este „o persoană fizică sau juridică, un asociat la o societate civilă, la un parteneriat înregistrat, la o societate în comandită simplă, la o societate în comandită pe acțiuni care trebuie să aibă domiciliul, sediul sau, respectiv, consiliul de administrație în Polonia”. Cu alte cuvinte, trebuie îndeplinită doar una dintre următoarele trei condiții: fie (i) toate deciziile majore trebuie luate în Polonia (inclusiv administrarea comercială și strategică); fie (ii) sediul central trebuie să fie stabilit în Polonia; fie (iii) personalul de conducere trebuie să fie stabilit în Polonia.

- (34) În plus, autoritățile poloneze au precizat că articolul 2 alineatul (3) litera (c) din legea privind impozitarea pe tonaj prevede în mod clar că operatorul poate fi și un antreprenor străin <sup>(34)</sup> care desfășoară în Polonia activități eligibile pentru impozitarea pe tonaj. Prin urmare, pentru a fi eligibile pentru sistemul polonez de impozitare pe tonaj, societățile nu sunt constrânse să opereze exclusiv din Polonia, ci își pot avea sediul în alte state membre ale Uniunii/SEE.

#### 2.3.5. Utilizarea navelor navlosite

- (35) În urma deciziei de inițiere, autoritățile poloneze au precizat că, în conformitate cu legea privind impozitarea pe tonaj [articolul 2 alineatul (3) literele (a)-(c)], societățile care își limitează activitățile la navlosirea navelor pe timp sau pe voiaj nu pot utiliza sistemul de impozitare pe tonaj. Prin urmare, numai operatorii care sunt armatori sau administratori sau care utilizează nave nude navlosite sunt eligibili pentru impozitarea pe tonaj.

#### 2.3.6. Măsuri de restricționare

- (36) Legea privind impozitarea pe tonaj prevede o serie de măsuri de restricționare pentru a preveni interferarea cu activitățile neeligibile în Polonia sau în alte state. Măsurile de restricționare urmăresc să împiedice activitățile neeligibile să beneficieze de sistemul de impozitare pe tonaj <sup>(35)</sup>.

#### 2.3.7. Opțiunea „totul sau nimic”

- (37) Articolele 3 și 4 din legea privind impozitarea pe tonaj prevăd obligativitatea armatorilor eligibili pentru impozitarea pe tonaj de a include în cadrul acestui sistem de impozitare toate navele eligibile și toate activitățile eligibile desfășurate la bordul navelor respective. Prin urmare, o utilizare selectivă („cherry picking”) a sistemului este pe deplin exclusă.
- (38) Această normă se aplică și grupurilor de societăți. Toate societățile eligibile, impozabile în Polonia, dintr-un grup de societăți trebuie să înscrie în sistemul polonez de impozitare pe tonaj toate activitățile eligibile pe care le desfășoară, din momentul în care una din societățile grupului a optat pentru acest sistem.

<sup>(31)</sup> Înregistrată cu numărul de referință TREN (2009) A/38744.

<sup>(32)</sup> Inclusă în legislația UE prin Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE (JO L 124, 20.5.2009, p. 30).

<sup>(33)</sup> Această condiție va fi adăugată într-un regulament intern de implementare a legii privind impozitarea pe tonaj.

<sup>(34)</sup> În sensul dispozițiilor Legii poloneze din 2 iulie 2004 privind libertatea prestării unei activități economice, Dz U. nr. 173, punctul 1807, cu modificările ulterioare.

<sup>(35)</sup> A se vedea secțiunile 2.7.4-2.7.9 din decizia de inițiere.

- (39) În temeiul articolului 11 din legea privind impozitarea pe tonaj, în cazul unei fuziuni între armatori din care cel puțin unul face obiectul impozitului pe tonaj sau în cazul în care o societate care face obiectul impozitării pe tonaj contractează alți armatori, compania maritimă nou formată va face obiectul impozitării pe tonaj pentru întreaga sa flotă eligibilă.
- (40) În plus, în cazul în care o societate își încetează activitățile care fac obiectul impozitării pe tonaj, legea privind impozitarea pe tonaj prevede că o nouă opțiune pentru o astfel de impozitare nu va fi posibilă înainte de trecerea a trei ani fiscali, calculați de la sfârșitul anului calendaristic în care operatorul și-a încheiat activitățile sau în care a optat pentru excluderea din sistemul de impozitare pe tonaj.
- (41) Mai mult, pentru o anumită perioadă, societățile care fac obiectul impozitării pe tonaj sunt împiedicate să opteze pentru excluderea din sistemul de impozitare pe tonaj („opting out”). Această perioadă, numită „perioada impozitării pe tonaj”, este menită să îi împiedice pe armatori să alterneze perioadele de impozitare pe tonaj cu perioade de impozitare pe profit, în funcție de nivelul datoriilor și profiturilor. Legea privind impozitarea pe tonaj (articolul 10 stabilește o perioadă a impozitării pe tonaj de 5 ani).
- (42) Totuși, prin scrisoarea din 23 februarie 2009, autoritățile poloneze s-au angajat să modifice legea privind impozitarea pe tonaj prin prelungirea acestei perioade la 10 ani. Așadar, dacă optează pentru includerea în sistemul de impozitare pe tonaj, societățile sunt obligate să rămână în cadrul acestui sistem cel puțin 10 ani.

#### 2.4. Legătura de pavilion

- (43) Sistemul polonez de impozitare pe tonaj notificat conține o legătură de pavilion clară, și anume o cerință conform căreia numai navele care se regăsesc în registrul maritim polonez sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj.

#### 2.5. Durata sistemului

- (44) Prin scrisoarea din 13 aprilie 2006, autoritățile poloneze s-au angajat să limiteze durata sistemului de impozitare pe tonaj propus la 10 ani și să notifice din nou orice prelungire sau reinnoire a sistemului după perioada de 10 ani. În plus, prin scrisoarea din 9 decembrie 2009, autoritățile poloneze au precizat că sistemul de impozitare pe tonaj va intra în vigoare la data de 1 ianuarie 2011.

#### 2.6. Eventuale suprapuneri cu alte sisteme

- (45) Conform informațiilor aflate la dispoziția Comisiei, în prezent nu există niciun sistem de ajutor în favoarea transportului maritim în Polonia.

#### 2.7. Raportarea anuală

- (46) În notificare, autoritățile poloneze s-au angajat să furnizeze Comisiei rapoarte anuale asupra situației privind modificările intervenite în flota poloneză înregistrată și gradul de ocupare profesională a navigatorilor în flota respectivă, precum și numărul de societăți sau grupuri de societăți care fac obiectul impozitului pe tonaj.

### 3. MOTIVELE ÎNȚIERII PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

- (47) În decizia de inițiere, Comisia și-a exprimat îngrijorarea în ceea ce privește următoarele cinci măsuri din sistemul polonez de impozitare pe tonaj și compatibilitatea acestora cu piața internă:

— faptul că sistemul permite persoanelor fizice să beneficieze de impozitarea pe tonaj; de asemenea, faptul că sistemul permite persoanelor fizice sau juridice, supuse la plata impozitului pe venit și care au optat pentru sistemul de impozitare pe tonaj, să deducă din impozitul pe tonaj și, respectiv, din baza de impozitare pe tonaj contribuțiile la asigurările sociale și la asigurările de sănătate;

— includerea în sistemul de impozitare pe tonaj a remorcherelor și dragelor, în cazul în care aceste nave prestează servicii care constituie transport maritim în mai puțin de jumătate din timpul de exploatare dintr-un an fiscal;

— posibilitatea ca un armator să includă în cadrul acestui sistem de impozitare navele pentru care societatea nu asigură, cumulativ, în contul său sau al unui terț, următoarele trei funcții: administrarea comercială a navelor, administrarea tehnică a acestora, precum și administrarea echipajelor, pentru un tonaj de peste patru ori mai mare decât tonajul navelor pentru care societatea asigură aceste trei funcții;

— obligațiile referitoare la administrarea strategică și administrarea tehnică care prevede efectiv ca toate deciziile importante să se ia în Polonia și ca personalul de conducere, sediul central, consiliul de administrație și consiliul executiv să fie în Polonia, ceea ce ar putea conduce la apariția unor probleme de discriminare *de facto*, limitând libertatea de stabilire a armatorilor din alt stat membru;

— faptul că societățile care fac obiectul impozitării pe tonaj ar putea opta pentru excluderea din sistem după numai 5 ani de la includerea în cadrul acestuia.

### 4. OBSERVAȚIILE POLONIEI

- (48) După adoptarea deciziei de inițiere a procedurii oficiale de investigare, autoritățile poloneze au adus o serie de precizări privind aspectele prezentate în decizie. Aspectele respective au fost luate în considerare în mod corespunzător în capitolul 2 din prezenta decizie și, prin urmare, nu vor fi repetate în continuare. Observațiile prezentate mai jos privesc numai problemele ridicate de Comisie în decizia de inițiere.

Eligibilitatea persoanelor fizice în cadrul sistemului de impozitare pe tonaj; deducerea contribuțiilor la asigurările de sănătate și a contribuțiilor la asigurările sociale din impozitul pe tonaj și, respectiv, din baza de impozitare, în cazul persoanelor fizice care fac obiectul impozitării pe tonaj

- (49) În decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Comisia a ridicat problema includerii persoanelor fizice în sistemul de impozitare pe tonaj. Autoritățile poloneze au afirmat că neinclusiunea persoanelor fizice în sistem ar conduce la incompatibilitatea legii privind impozitarea pe tonaj cu Constituția Poloniei, întrucât aceasta garantează dreptul tuturor persoanelor la un tratament egal din partea autorităților publice. În plus, legislația poloneză nu împiedică persoanele, altele decât persoane juridice, să activeze în domeniul transporturilor maritime, prin urmare armatorii pot fi și persoane fizice.
- (50) În ceea ce privește compatibilitatea cu piața internă a deductibilității contribuțiilor la asigurările sociale și a contribuțiilor la asigurările de sănătate din suma și, respectiv, baza de impozitare a impozitului pe tonaj, autoritățile poloneze au precizat că deductibilitatea este posibilă numai în cazul persoanelor fizice. De asemenea, autoritățile au considerat că o astfel de reducere se datorează compensării contribuțiilor de asigurări sociale și de asigurări de sănătate în sistemul de impozitare pe venit a persoanelor fizice. Pentru solicitarea de deduceri nu contează dacă plata impozitului pe venit se realizează în funcție de venit sau de profit. De asemenea, pot aplica deduceri ale contribuțiilor la asigurările sociale și la asigurările de sănătate contribuabilii care au optat pentru o sumă forfetară a impozitului pe venit înregistrat, în temeiul căreia sunt impozabile veniturile. De asemenea, potrivit celor susținute de autorități, faptul că plata impozitului pe tonaj nu se realizează în funcție de venitul real nu ar trebui să conducă la decizia imposibilității de deducere a contribuțiilor la asigurările sociale și la asigurările de sănătate din baza de impozitare și, respectiv, din impozit.
- (51) În plus, autoritățile poloneze au afirmat că privirea armatorilor care sunt persoane fizice de posibilitatea de deducere a contribuțiilor la asigurările sociale și la asigurările de sănătate din baza de impozitare și, respectiv, din impozitul pe tonaj va conduce la diferențieri în statutul juridic și fiscal al armatorilor în funcție de criteriul generării altor venituri, și anume din angajare și relații de muncă, pe lângă cele rezultate din activități care fac obiectul impozitării pe tonaj.
- (52) De asemenea, autoritățile poloneze au precizat că sistemul de deduceri privește exclusiv persoanele care desfășoară activități economice eligibile, și nu marinarii angajați de persoanele respective.
- (53) Cu toate acestea, conform considerentului 17 din prezenta decizie, prin scrisoarea din 25 februarie 2009 autoritățile poloneze s-au angajat să modifice sistemul de impozitare pe tonaj prin eliminarea din legea privind impozitarea pe tonaj a posibilității de deducere a contribuțiilor la asigurările sociale și la asigurările de sănătate în cazul în care armatorul este persoană fizică sau persoană fizică asociată la o societate de persoane [și

anume articolul 4 alineatele (3)-(5), articolul 6 și articolul 12 alineatul (3) din lege].

Eligibilitatea activităților de dragare și de remorcare

- (54) În ceea ce privește evaluarea preliminară a Comisiei conform căreia eligibilitatea activităților de dragare și de remorcare pentru impozitarea pe tonaj ar trebui să se realizeze pe baza timpului de exploatare a unui anumit remorcher sau a unei anumite drage în cursul unui an fiscal și nu pe baza nivelului veniturilor generate, autoritățile poloneze au susținut că stabilirea unei corelații între timpul de lucru și posibilitatea de impozitare pe tonaj a unei anumite activități nu va reflecta întotdeauna desfășurarea activității respective în timpul anului.
- (55) În opinia autorităților poloneze, este preferabil să fie continuate soluțiile actuale, și anume să fie luată în considerare cota, din cifra de afaceri totală, a veniturilor provenite din activități care fac obiectul impozitării pe tonaj, deoarece, în astfel de cazuri, este posibilă verificarea datelor existente în contabilitatea contribuabilului. Autoritățile poloneze au afirmat că o astfel de soluție este mai ușor de controlat, atât din punctul de vedere al contribuabilului, cât și al autorităților fiscale, și că aceasta ar permite eliminarea utilizării neautorizate a sistemului de impozitare pe tonaj pentru a reglementa anumite tipuri de activități în cazul în care nu sunt îndeplinite condițiile impuse.
- (56) Cu toate acestea, conform considerentului 20 din prezenta decizie, ca răspuns la îngrijorările exprimate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, prin scrisoarea din 25 februarie 2009 autoritățile poloneze s-au angajat să modifice sistemul de impozitare pe tonaj prin introducerea criteriului ca cel puțin 50 % din timpul anual de exploatare a fiecărui remorcher sau a fiecărei drage în cursul unui an fiscal să constituie transport maritim, în scopul includerii activităților de remorcare și de dragare în cadrul sistemului de impozitare pe tonaj.
- Eligibilitatea administrării tehnice, a administrării echipajelor și a navelor navlosite pe timp sau pe voiaj în cadrul sistemului de impozitare pe tonaj
- (57) În decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Comisia a precizat că trebuie incluse în sistemul de impozitare pe tonaj numai navele pentru care armatorul asigură fie administrarea echipajului și administrarea tehnică, fie administrarea comercială a navei, cu condiția ca tonajul navelor respective să fie de cel mult patru ori mai mare decât tonajul navelor pentru care armatorul asigură simultan toate cele trei funcții, și anume: administrarea tehnică, administrarea echipajului și administrarea comercială a navei. Autoritățile poloneze au afirmat că au conceput sistemul de impozitare pe tonaj pe baza orientărilor comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim<sup>(36)</sup> (denumite în continuare „orientările”), care nu prevăd

<sup>(36)</sup> JO C 13, 17.1.2004, p. 3.

astfel de condiții detaliate și, prin urmare, aceste condiții nu trebuiau incluse în dispozițiile legii privind impozitarea pe tonaj.

- (58) În ceea ce privește navele navlosite pe timp sau pe voiaj, conform considerentului 35 din prezenta decizie, autoritățile poloneze au precizat că navele respective nu sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj.

Obligații în ceea ce privește administrarea strategică și administrarea comercială

- (59) Cu privire la administrarea strategică și administrarea tehnică, autoritățile poloneze au afirmat că obligațiile descrise în decizia de inițiere ca efectiv toate deciziile importante să se ia în Polonia și ca personalul de conducere, sediul central, consiliul de administrație și consiliul executiv să se afle în Polonia nu rezultă din dispozițiile legii privind impozitarea pe tonaj. În opinia autorităților poloneze, dispozițiile legii privind impozitarea pe tonaj nu anticipează evaluarea (inspectarea) administrării strategice și comerciale.

- (60) În plus, autoritățile poloneze au subliniat caracterul alternativ și nu cumulativ al condițiilor privind administrarea strategică și comercială. Cu alte cuvinte, trebuie îndeplinită numai una dintre cele trei condiții: fie (i) toate deciziile majore trebuie luate în Polonia (inclusiv administrarea comercială și strategică); fie (ii) sediul central trebuie să fie stabilit în Polonia; fie (iii) personalul de conducere trebuie să fie stabilit în Polonia.

- (61) Prin urmare, în opinia autorităților poloneze, societățile nu sunt constrânse să opereze exclusiv din Polonia pentru a fi eligibile pentru sistemul polonez de impozitare pe tonaj, ci își pot avea sediul și în alte state membre ale Uniunii/SEE.

- (62) În ceea ce privește libertatea de stabilire, autoritățile poloneze au explicat că armatorul poate fi și un antreprenor străin<sup>(37)</sup> care desfășoară în Polonia activități eligibile pentru impozitarea pe tonaj. În fapt, autoritățile au afirmat că este posibilă înregistrarea în registrul naval polonez a unei nave deținute de un cetățean al unui stat membru al Uniunii Europene sau de către o persoană juridică al cărei sediu se află într-un stat membru al Uniunii Europene, precum și a unei nave care:

- este deținută în proporție de cel puțin 50 % de un cetățean al unui stat membru sau de o persoană juridică al cărei sediu social se află într-un stat membru, cu condiția ca proprietarul navei să aibă domiciliul sau sediul societății principale sau al sucursalei într-un stat membru (poate fi înregistrat, la cererea tuturor coproprietarilor, în registrul naval polonez permanent);
- este deținută de o asociație de capital cu sediul social în străinătate, asociație la care cetățeanul unui stat membru al Uniunii Europene sau persoana juridică al cărei sediu social se află într-un stat membru al Uniunii Europene deține capital în acțiuni, cu condiția

ca proprietarul navei să aibă domiciliul sau sediul societății principale sau al sucursalei într-un stat membru al Uniunii Europene (poate fi înregistrat, la cererea proprietarului, în registrul naval polonez permanent).

- (63) De asemenea, autoritățile poloneze au precizat că persoanele străine din statele membre și din țările SEE pot demara și desfășura activități economice în conformitate cu aceleași principii ca și antreprenorii polonezi. În plus, și cetățenii statelor care nu fac parte din UE sau din SEE pot demara și desfășura activități economice în conformitate cu aceleași principii ca și antreprenorii polonezi, dacă au drept de ședere legală în Polonia. Mai mult, antreprenorii străini (persoane străine care desfășoară activități economice în străinătate) pot iniția activități economice sub forma sucursalelor și pot înființa reprezentanțe în Polonia (în conformitate cu legea privind libertatea prestării unei activități economice).

- (64) O sucursală reprezintă o parte separată și independentă din punct de vedere organizațional a activităților economice desfășurate de antreprenor la distanță de sediul său sau de sediul principal de activitate. Autoritățile poloneze au afirmat că deschiderea sucursalei unui antreprenor străin nu este complicată și nu necesită îndeplinirea de către acesta a unor condiții detaliate. În ceea ce privește reprezentanțele, acestea pot desfășura numai activități de publicitate și promovare a antreprenorului străin.

- (65) Pe baza celor menționate anterior, referitor la evaluarea preliminară a Comisiei potrivit căreia condițiile privind administrarea strategică și comercială stabilite în sistemul de impozitare pe tonaj par să limiteze posibilitățile de a înființa filiale și libertatea de stabilire și să conducă la apariția unor probleme de discriminare *de facto*, autoritățile poloneze au afirmat că o astfel de concluzie este neîntemeiată și nu se bazează pe legislația în vigoare.

Opțiunea „totul sau nimic”

- (66) Referitor la perioada de blocare de 5 ani prevăzută în sistemul notificat, autoritățile poloneze au subliniat faptul că orientările nu stabilesc condiții cu privire la perioadele de blocare.

- (67) În plus, introducerea perioadei de impozitare pe tonaj de 5 ani creează posibilitatea obținerii mai rapide de rezultate în urma punerii în aplicare a reglementărilor, cum ar fi revenirea la utilizarea drapelului polonez, adică a drapelului Uniunii Europene, de către navele deținute de armatori polonezi.

- (68) Luând în considerare angajamentul ca, după 10 ani, Polonia să notifice din nou Comisiei Europene sistemul de impozitare pe tonaj ca sistem de ajutor, autoritățile poloneze au concluzionat că prelungirea perioadei de impozitare pe tonaj la 10 ani va conduce la dificultăți în analiza adecvată a sistemului introdus, care trebuie realizată înainte de renotificarea acestuia de către Polonia.

<sup>(37)</sup> În sensul dispozițiilor Legii poloneze din 2 iulie 2004 privind libertatea prestării unei activități economice, Dz U. nr. 173, punctul 1807, cu modificările ulterioare.

- (69) Cu toate acestea, conform considerentului 42 din prezenta decizie, autoritățile poloneze s-au angajat ulterior să modifice sistemul de impozitare pe tonaj prin prelungirea la 10 ani a perioadei de impozitare în cazul societăților.

#### 5. OBSERVAȚII ALE PĂRȚILOR INTERESATE

- (70) Doar o parte interesată, Bugsier Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG (denumită în continuare Bugsier Reederei), a reacționat, prin scrisoarea din 20 decembrie 2007, la publicarea în Jurnalul Oficial a rezumatului deciziei Comisiei din 11 decembrie 2007.
- (71) Potrivit Bugsier Reederei, activitățile de remorcare nu ar trebui să facă obiectul sistemului polonez de impozitare pe tonaj. În opinia sa, includerea acestora ar putea provoca o denaturare gravă a concurenței în domeniul remorcalului european.

#### 6. EVALUAREA MĂSURII

##### 6.1. Existența unui ajutor în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE

- (72) Conform articolului 107 alineatul (1) din TFUE, sunt incompatibile cu piața comună ajutoarele acordate de un stat membru sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.
- (73) Prin sistemul de impozitare pe tonaj, autoritățile poloneze acordă un avantaj prin resurse de stat, respectiv prin reducerea impozitului pe profit sau pe venit pe care sectorul ar trebui altminteri să îl plătească, favorizând astfel anumite întreprinderi, măsura fiind specifică sectorului de transport maritim. Avantajele amenință să denatureze concurența și ar putea afecta schimburile comerciale între statele membre, întrucât activitățile de transport maritim se desfășoară, în esență, pe o piață globală în cadrul căreia concurează și întreprinderi din alte state membre.
- (74) Prin urmare, Comisia apreciază că sistemul notificat trebuie considerat ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

##### 6.2. Temeiul juridic pentru evaluare

- (75) Conform articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, ajutorul acordat pentru facilitarea dezvoltării anumitor activități economice poate fi considerat compatibil cu piața internă, dacă acesta nu afectează în mod negativ condițiile de realizare a schimburilor comerciale într-o măsură contrară interesului comun, asigurând astfel o posibilă bază pentru o scutire de la interdicția generală privind acordarea ajutoarelor de stat. În cazul de față, Comisia consideră că articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE reprezintă temeiul juridic adecvat aplicabil sistemului notificat.
- (76) În special, ajutorul acordat sectorului maritim trebuie analizat în lumina orientărilor, inclusiv orientările privind administrarea navelor, care stabilesc normele privind eligibilitatea administrării echipajului și a administrării tehnice a navelor pentru impozitarea pe tonaj sau alte dispoziții fiscale.

#### 6.3. Evaluarea compatibilității

- (77) Orientările determină condițiile în care statele membre sunt autorizate să instituie anumite sisteme de ajutor de stat pentru sprijinirea industriei lor de transport maritim în scopul atingerii unor obiective generale precum:
- îmbunătățirea siguranței, eficienței, securității și compatibilității transportului maritim cu mediul înconjurător,
  - încurajarea înmatriculării sau reinmatriculării pavilioanelor în registrele statelor membre,
  - aducerea unei contribuții la consolidarea ansamblului industriilor maritime stabilite în statele membre, menținând în același timp o flotă global competitivă pe piețele mondiale,
  - menținerea și îmbunătățirea expertizei în domeniul maritim, precum și protejarea și promovarea gradului de ocupare profesională a navigatorilor din UE/SEE și
  - aducerea unei contribuții la promovarea noilor servicii în domeniul transportului maritim pe distanțe scurte, în consens cu Cartea albă privind politica europeană în domeniul transporturilor.
- (78) Secțiunea 3.1 al cincilea paragraf din orientări menționează în mod explicit sistemele de impozitare pe tonaj ca exemple de măsuri fiscale care „au dovedit că asigură o încadrare în muncă de înaltă calitate în activitățile maritime pe uscat” și, prin urmare, pot fi considerate compatibile cu piața internă.
- (79) Totuși, orientările enunță anumite criterii pe care astfel de sisteme trebuie să le îndeplinească pentru a fi considerate compatibile cu piața internă.
- (80) Criteriile au fost examinate în decizia de inițiere și Comisia a avut îndoieli în privința unora dintre acestea. Evaluarea finală a Comisiei cu privire la fiecare dintre aceste aspecte este prezentată în cele ce urmează.
- #### 6.4. Eligibilitatea persoanelor fizice în cadrul sistemului de impozitare pe tonaj; deducerea contribuțiilor la asigurările de sănătate și a contribuțiilor la asigurările sociale din impozitul pe tonaj și, respectiv, din baza de impozitare, în cazul persoanelor fizice care fac obiectul impozitării pe tonaj
- (81) În decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la eligibilitatea persoanelor fizice pentru impozitarea pe tonaj. Într-adevăr, secțiunea 3.1. al patrulea paragraf din orientări prevede că „sistemul de înlocuire a **sistemului** normal



**de impozitare pe profit** cu un impozit pe tonaj reprezintă ajutor de stat”<sup>(38)</sup>. În fapt, persoanele fizice fac obiectul impozitării pe venit mai degrabă decât al impozitării pe profit. Mai mult, sistemele de impozitare pe tonaj aprobate până în prezent de Comisie acoperă numai înlocuirea sistemului de impozitare pe profit cu sistemele de impozitare pe tonaj.

- (82) Totuși, Comisia ia act de faptul că domeniul de aplicare al orientărilor nu este limitat la persoanele juridice, ci include toate entitățile posibile care desfășoară activități de transport maritim. Într-adevăr, secțiunea 2.1. primul paragraf din orientări stipulează că „În orientări nu s-a operat nicio diferență între tipurile de beneficiari din punct de vedere al statutului juridic (societăți comerciale, asociații sau **persoane fizice**) sau al formei de proprietate – sector public sau privat, iar orice trimitere la societăți comerciale se interpretează ca incluzând oricare alt tip de statut juridic”<sup>(38)</sup>. Mai mult, această abordare este în concordanță cu abordarea adoptată de legislația UE în materie de concurență care se referă numai la întreprinderi, indiferent de forma lor juridică.
- (83) În plus, nu există nicio diferență de tratament între persoanele fizice și juridice, de vreme ce baza de impozitare se calculează în același mod și tuturor entităților li se aplică ulterior aceeași cotă de 19 %.
- (84) Prin urmare, în conformitate cu orientările, nu există niciun motiv pentru a se aplica un tratament diferit persoanelor fizice, iar îndoielile Comisiei în această privință sunt atenuate.
- (85) În plus, persoanele fizice nu vor putea să își reducă suplimentar impozitul pe tonaj datorat (mergând până la a nu mai plăti deloc impozit), de vreme ce, în urma angajamentului asumat de autoritățile poloneze, persoanele fizice nu vor putea deduce contribuțiile la asigurările sociale și contribuțiile la asigurările de sănătate din impozitul pe tonaj și, respectiv, din baza de impozitare pe tonaj. Această măsură va asigura ulterior un nivel echitabil de plată a impozitului pe tonaj pentru toate entitățile eligibile pentru acest tip de impozitare, independent de forma lor juridică (persoane fizice sau juridice, antreprenori străini etc.).
- (86) În ceea ce privește posibilitatea persoanelor fizice de a deduce contribuțiile la asigurările sociale și contribuțiile la asigurările de sănătate din impozitul pe tonaj și, respectiv, din baza de impozitare pe tonaj, Comisia ia act de angajamentul asumat de autoritățile poloneze de a elimina din legislație dispoziția respectivă. În plus, acest angajament vizează și persoanele juridice care fac obiectul impozitării pe venit. Comisia salută acest angajament deoarece o astfel de posibilitate ar contraveni scopului impozitării pe tonaj (înlocuirea profitului normal, obținut în urma deducerii taxelor reale din venituri, cu profitul teoretic) și ar oferi avantaje necuvenite. De asemenea, această posibilitate ar introduce o diferență de tratament nejustificată între persoanele fizice și cele juridice.

- (87) În plus, Comisia consideră că definiția entităților străine și naționale de la articolul 2 alineatul (3) din legea privind impozitarea pe tonaj nu ridică probleme de posibilă discriminare între entități, prin eliminarea potențialei dezavantajări a entităților străine în ceea ce privește eligibilitatea acestora în cadrul sistemului polonez de impozitare pe tonaj.

#### 6.5. Principalele activități eligibile

- (88) Astfel cum s-a arătat în decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Comisia consideră că includerea în sfera de aplicabilitate a impozitului pe tonaj a transportului maritim internațional de marfă și/sau pasageri este în conformitate cu orientările.
- (89) În plus, în ceea ce privește includerea activităților legate de transportul de marfă și/sau pasageri în cadrul sistemului de impozitare pe tonaj, Comisia remarcă faptul că orientările se aplică într-adevăr societăților care prestează servicii maritime, și anume transportul pe mare al mărfurilor sau al pasagerilor<sup>(39)</sup>, prin urmare orientările se referă în mod explicit la transportul de pasageri și/sau marfă în calitate de servicii eligibile pentru impozitarea pe tonaj. În ceea ce privește operațiunile maritime de salvare (nave pentru salvarea și transportul persoanelor pe mare), Comisia consideră, în conformitate cu practica sa decizională<sup>(40)</sup>, că aceste servicii ar trebui să fie eligibile pentru impozitarea pe tonaj deoarece sunt auxiliare și direct legate de transportul maritim.
- (90) În ceea ce privește activitățile de remorcare, orientările stipulează în secțiunea 3.1. al paisprezecelea paragraf că „remorcarea» intră în sfera de aplicare a orientărilor numai atunci când mai mult de 50 % din activitatea de remorcare desfășurată efectiv de un remorcher în cursul unui an dat constituie «transport maritim». Timpul de așteptare poate fi asimilat, proporțional, cu partea de activitate totală desfășurată efectiv de un remorcher și care constituie «transport maritim».”
- (91) În ceea ce privește activitățile de dragare, orientările stabilesc în secțiunea 3.1. al șaisprezecelea paragraf: „Cu toate acestea, se pot aplica măsuri fiscale (de exemplu, taxa pe tonaj) în cazul companiilor pentru dragele a căror activitate constituie «transport maritim» – și anume, transportul în larg a materialelor extrase – care reprezintă mai mult de 50 % din timpul anual de exploatare și numai pentru acest tip de activități de transport.”

<sup>(39)</sup> A se vedea secțiunea 2 al treilea paragraf din orientări, precum și Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe (JO L 378, 31.12.1986, p. 1); și Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) (JO L 364, 12.12.1992, p. 7).

<sup>(40)</sup> A se vedea, în special, ajutorul de stat N 330/05 – Lituania – Ajutor acordat companiilor maritime – Sistem de impozitare pe tonaj, adoptat la 19.7.2006 (JO C 90, 25.4.2007, p. 11); ajutorul de stat N 114/04 – Italia – Sistem de impozitare pe tonaj pentru transportul maritim, adoptat la 20.10.2004 (JO C 136, 3.6.2005, p. 42).

<sup>(38)</sup> Subliniere adăugată.

- (92) În cazul activităților de remorcare și dragare, trebuie remarcat faptul că modificările pe care autoritățile poloneze s-au angajat să le facă în legea privind impozitarea pe tonaj<sup>(41)</sup> vor stabili eligibilitatea unui remorcher sau a unei drage pentru impozitarea pe tonaj pe baza criteriului ca cel puțin 50 % din timpul anual de exploatare să constituie activități eligibile, aliniind astfel pe deplin această cerință cu dispozițiile orientărilor.
- (93) În plus, în ceea ce privește activitățile de dragare, sistemul de impozitare pe tonaj [articolul 3 alineatul (1) a patra liniuță din legea privind impozitarea pe tonaj] aplică o definiție a activităților desfășurate de drage care constituie transport maritim, și anume transportul în larg al materialelor extrase, care este conformă cu definiția prezentată în orientare. Prin urmare, Comisia consideră criteriile de eligibilitate a activităților de dragare ca fiind conforme cu orientările.
- (94) Cu toate acestea, în ceea ce privește activitățile de remorcare, „condiția ca cel puțin 50 % [din timpul de exploatare] din activitatea desfășurată efectiv de remorcher în timpul anului să fie reprezentată de prestarea de servicii de remorcare altele decât remorcarea dinspre sau către un port sau în interiorul portului” [articolul 3 alineatul (1) a doua liniuță din legea privind impozitarea pe tonaj] nu este pe deplin conformă cu orientările.
- (95) Într-adevăr, dispoziția în cauză exclude în mod explicit remorcarea în scopul pătrunderii sau al ieșirii dintr-un port, care este conformă cu orientările<sup>(42)</sup>. Cu toate acestea, nu se poate face abstracție de faptul că alte servicii de remorcare, cum ar fi remorcarea pe apele interioare sau remorcarea pe mare fără atingerea unui port, sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj. Acest aspect este contrar dispozițiilor orientărilor, care stipulează că eligibilitatea pentru impozitarea pe tonaj ar trebui limitată la acele activități ale remorcherelor care constituie „transport maritim”, și anume transportul pe mare al mărfurilor sau al pasagerilor. În cauza *Comisia/Grecia*<sup>(43)</sup>, Curtea a precizat ulterior că „în realitate, deși remorcajul este un serviciu furnizat în mod normal contra unei remunerații, acesta nu constă, în principiu, într-un transport maritim direct de pasageri sau de mărfuri. Remorcajul implică, mai degrabă, asistența la deplasarea unei nave, a unui aparat de foraj, a unei platforme sau a unei geamanduri. Un remorcher care acordă asistență unei nave [...] asistă această navă care transportă pasageri sau mărfuri, dar nu este el însuși nava transportatoare”<sup>(44)</sup>. Prin urmare, activitățile de remorcare nu pot fi considerate ca reprezentând transport maritim. În consecință, numai serviciile furnizate de remorchere care implică în mod direct transportul pe mare al pasagerilor sau al mărfurilor sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj.
- (96) În lumina celor menționate anterior, Comisia nu se opune posibilității ca remorcherele să fie eligibile

pentru impozitarea pe tonaj, cu condiția ca cel puțin 50 % din timpul de exploatare din activitatea desfășurată efectiv de remorcher în cursul anului să fie reprezentat de furnizarea de servicii care constituie transport maritim.

## 6.6. Activități de administrare

### Administrarea tehnică și administrarea echipajelor

- (97) În ceea ce privește administrarea tehnică și administrarea echipajelor, Comisia trebuie să se asigure că sistemul polonez de impozitare pe tonaj îndeplinește toate cerințele cuprinse în orientările privind administrarea navelor. În această privință, Comisia remarcă următoarele.
- (98) În primul rând, în ceea ce privește cerința ca societățile de administrare a navelor să aducă o contribuție la economie și la ocuparea forței de muncă în cadrul Uniunii (secțiunea 5.1.) și cea privind existența unei legături economice între navele administrate și Uniune (secțiunea 5.2.), autoritățile poloneze s-au angajat ca legea privind impozitarea pe tonaj să impună ca administrarea navelor să se efectueze pe teritoriul UE și ca în activitățile desfășurate pe uscat sau pe nave să fie angajați, în principal, resortisanți ai Uniunii. În plus, administrarea navelor neunionale este exclusă de la acordarea de beneficii în conformitate cu sistemul de impozitare pe tonaj. Prin urmare, Comisia consideră că sunt îndeplinite condițiile stabilite în secțiunile 5.1. și 5.2. din orientările privind administrarea navelor.
- (99) În al doilea rând, Comisia confirmă faptul că Polonia este membru al Organizației Maritime Internaționale și că este parte la toate convențiile internaționale relevante, pe care le-a inclus în legislația sa națională. În plus, Polonia își îndeplinește toate obligațiile cu privire la legislația UE relevantă. În consecință, Comisia consideră că sistemul de impozitare pe tonaj îndeplinește standardele internaționale și europene prezentate în secțiunea 5.3. din orientările privind administrarea navelor.
- (100) În al treilea rând, Comisia consideră condiția conform căreia administratorii de nave trebuie să administreze numai nave care navighează sub pavilion polonez pe deplin conformă cu secțiunea 5.4. din orientările privind administrarea navelor.
- (101) În al patrulea rând, Comisia constată faptul că, deși sistemul polonez de impozitare pe tonaj va fi aplicabil doar în cazul administratorilor de nave „plini”, adică acei administratori care desfășoară simultan activități de administrare tehnică și de administrare a echipajului, de vreme ce aceștia realizează și administrarea echipajului, cerințele specifice prevăzute în secțiunea 6 din orientările privind administrarea navelor ar trebui să se aplice și acestora. Cerințele respective vizează formarea profesională a navigatorilor și ameliorarea condițiilor sociale ale acestora.

<sup>(41)</sup> A se vedea considerentul 20 din prezenta decizie.

<sup>(42)</sup> În special cu secțiunea 3.1. al paisprezecelea paragraf din orientări, care precizează că: „activitățile de remorcare desfășurate, inter alia, în porturi sau care constau în a asista o navă cu autopropulsie să ajungă în port nu constituie «transport maritim»”.

<sup>(43)</sup> C-251/04 din 11 ianuarie 2007.

<sup>(44)</sup> A se vedea punctul 31 din hotărâre.

(102) În această privință, Comisia confirmă faptul că autoritățile poloneze s-au angajat să solicite fiecărui angajator de navigatori, indiferent dacă este vorba de armator sau de societatea de administrare a navelor, să respecte dispozițiile speciale ale Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim<sup>(45)</sup>. Prin urmare, sistemul polonez de impozitare pe tonaj va îndeplini obligațiile care revin administratorilor de echipaj, enunțate în secțiunea 6 din orientările privind administrarea navelor.

(103) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia concluzionează că cerințele enunțate în legea privind impozitarea pe tonaj referitoare la societățile de administrare sunt conforme cu orientările privind administrarea navelor.

#### Administrarea strategică și comercială

(104) Comisia ia act de precizările aduse de autoritățile poloneze privind condițiile de administrare strategică și comercială<sup>(46)</sup> și confirmă caracterul alternativ și nu cumulativ al condițiilor enunțate în sistemul de impozitare pe tonaj în ceea ce privește acest tip de administrare. Prin urmare, pentru asigurarea eligibilității pentru impozitarea pe tonaj, trebuie îndeplinită numai una dintre următoarele trei condiții: (i) toate deciziile majore trebuie luate în Polonia; sau (ii) sediul central trebuie să se afle în Polonia; sau (iii) personalul de conducere trebuie să fie stabilit în Polonia.

(105) În consecință, societățile nu sunt constrânse să opereze exclusiv din Polonia pentru a fi eligibile pentru impozitarea pe tonaj, ci își pot avea sediul în alte state membre ale Uniunii/SEE.

(106) În lumina celor menționate anterior, referitor la condițiile privind administrarea strategică și comercială cuprinse în sistemul polonez de impozitare pe tonaj, Comisia consideră că acestea nu împiedică societățile din alte state membre ale CE/SEE să beneficieze de respectivul sistem de impozitare. În plus, condițiile sunt proporționale cu obiectivul urmărit de a verifica dacă societățile care fac obiectul impozitării pe tonaj aduc într-adevăr o contribuție la activitățile economice și ocuparea forței de muncă în Polonia, acest aspect fiind conform cu orientările.

#### Navele navlosite

(107) Comisia ia act de precizările aduse de autoritățile poloneze în ceea ce privește cerințele care reglementează includerea navelor navlosite în sistemul de impozitare pe tonaj.

(108) În această privință, Comisia confirmă faptul că neincluderea în sistemul de impozitare pe tonaj a societăților care își limitează activitatea la navlosirea navelor pe timp și/sau voiaj este conformă cu orientările.

<sup>(45)</sup> Inclusă în legislația UE prin Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE (JO L 124, 20.5.2009, p. 30).

<sup>(46)</sup> A se vedea considerentele 31-34 din prezenta decizie.

(109) Autoritățile poloneze au mai explicat că numai operatorii care desfășoară simultan activități de administrare comercială, de administrare tehnică și de administrare a echipajelor pentru o anumită navă navlosită vor fi eligibili pentru impozitarea pe tonaj. Prin urmare, Comisia consideră că numai navele nude navlosite sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj, acestea fiind singurul tip de nave navlosite pentru care vor fi exercitate toate cele trei funcții. Prin urmare, Comisia nu are obiecții cu privire la eligibilitatea navelor nude navlosite pentru impozitarea pe tonaj, deoarece acestea sunt asimilate navelor proprii în sensul sistemului de impozitare pe tonaj.

#### 6.7. Măsuri de restricționare

(110) Comisia confirmă constatarea inițială menționată în decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare<sup>(47)</sup> conform căreia măsurile de restricționare privind verificarea tranzacțiilor în interiorul grupului, pe baza principiului valorii de piață și a ținerii de evidențe contabile separate pentru activitățile eligibile și neeligibile, sunt suficiente pentru a preveni interferarea cu activitățile care nu se încadrează în sfera activităților de navigație și evaziunea fiscală.

(111) Prin urmare, Comisia va evalua în continuare numai normele privind opțiunea „totul sau nimic”.

(112) Legislația privind impozitarea pe tonaj prevede ca opțiunea de includere în sistemul notificat să fie exprimată în comun de toate societățile – impozabile în Polonia – care fac parte dintr-un grup de întreprinderi, pentru toate activitățile lor eligibile.

(113) Normele stabilite în caz de fuziune, clarificate la considerentul 39 din prezenta decizie, obligă societatea maritimă nou formată să opteze pentru includerea în sistemul de impozitare pe tonaj atunci când cel puțin unul dintre armatorii care participă la fuziune face obiectul impozitării pe tonaj.

(114) În ceea ce privește normele de încetare a activităților, care împiedică societățile să opteze pentru includerea din nou în sistemul de impozitare pe tonaj înainte de trecerea a trei ani fiscali, Comisia consideră că normele respective sunt bine concepute pentru a evita utilizarea selectivă („cherry-picking”) – societățile nu vor putea opta alternativ pentru impozitarea pe profit sau pentru impozitarea pe tonaj în diferite etape ale activității lor economice, în funcție de care sistem fiscal este mai avantajos.

(115) În plus, Comisia remarcă faptul că angajamentul de a modifica sistemul de impozitare pe tonaj astfel încât societățile să își mențină navele în cadrul sistemului pe o durată de 10 ani este conform cu sistemele de impozitare pe tonaj existente și deja aprobate de Comisie și, prin urmare, răspunde preocupărilor exprimate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare.

<sup>(47)</sup> A se vedea în special considerentele 102-104.

- (116) În concluzie, Comisia consideră că sistemul de impozitare pe tonaj examinat îndeplinește criteriul opțiunii „totul sau nimic” aplicabil activităților eligibile.

#### 6.8. Conformitatea cu plafonul ajutorului

- (117) Capitolul 11 din orientări indică faptul că „valoarea totală a ajutorului acordat în conformitate cu capitolele 3-6 (și anume impozitul pe tonaj, scutirea navigatorilor de la plata impozitului pe venit și a contribuțiilor de asigurări sociale, ajutoarele pentru înlocuirea echipajelor, ajutoarele pentru investiții și ajutoarele regionale) nu trebuie să depășească valoarea totală a impozitelor și contribuțiilor la asigurările sociale percepute din activitățile de navigație și de la navigatori”.
- (118) Potrivit informațiilor oferite de autoritățile poloneze, nu există niciun sistem de ajutor în Polonia care să poată adăuga un ajutor de stat beneficiilor sistemului actual. În consecință, Comisia concluzionează că plafonul pentru ajutor prevăzut în capitolul 11 din orientări este respectat.

#### 6.9. Rapoarte

- (119) În conformitate cu capitolul 12 din orientări, autoritățile poloneze au acceptat să furnizeze Comisiei rapoarte anuale privind punerea în aplicare a sistemului de impozitare pe tonaj și efectele acestuia asupra flotei înregistrate în Uniunea Europeană și asupra gradului de ocupare profesională a navigatorilor din Uniune,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### Articolul 1

Ajutorul pe care Polonia intenționează să îl pună în practică în temeiul legii poloneze privind impozitarea pe tonaj este compatibil cu piața internă, sub rezerva condiției stabilite la articolul 2.

#### Articolul 2

Activitățile de remorcare sunt eligibile pentru impozitarea pe tonaj cu condiția ca cel puțin 50 % din timpul de exploatare din activitatea desfășurată efectiv de fiecare remorcher în cursul anului să reprezinte furnizare de servicii care constituie transport maritim.

#### Articolul 3

Polonia informează Comisia, în termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, cu privire la măsurile luate în vederea respectării acesteia.

#### Articolul 4

Prezenta decizie se adresează Republicii Polone.

Adoptată la Bruxelles, 18 decembrie 2009.

Pentru Comisie  
Antonio TAJANI  
Vicepreședinte

## RECTIFICĂRI

**Rectificare la Decizia 2009/488/CE, Euratom a Comisiei din 11 iunie 2009 privind încheierea Memorandumului de înțelegere dintre Comisia Europeană și Organizația Europeană pentru Cercetare Nucleară (CERN)**

(Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 161 din 24 iunie 2009)

La pagina 15, după punctul 10:

în loc de: „Întocmit în dublu exemplar la Bruxelles la 17 iunie 2009.

Pentru CERN  
Torsten ÅKESSON  
Președintele Consiliului CERN

Rolf-Dieter HEUER  
Director general al CERN

Pentru Comisia Europeană  
Janez POTOČNIK  
Membru al Comisiei”,

se va citi: „Întocmit în dublu exemplar la ... la ... .

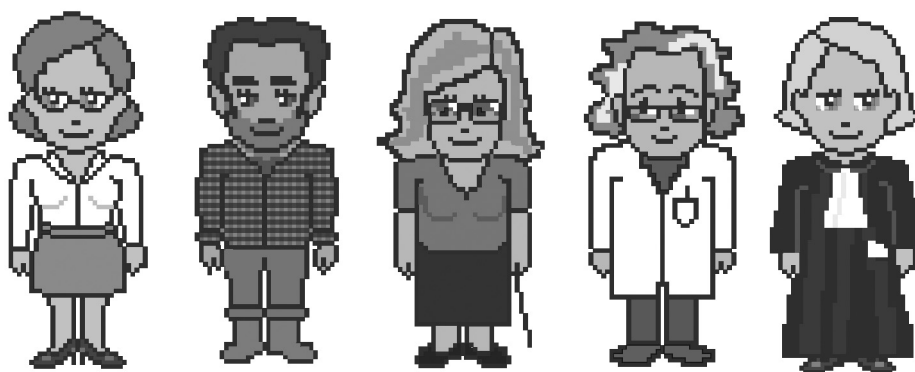
Pentru Comisia Europeană  
...

Pentru CERN  
...”.

---

# EU Book shop

Toate publicațiile UE de care  
dumneavoastră aveți nevoie!



[bookshop.europa.eu](http://bookshop.europa.eu)



**Prețul abonamentelor în 2010**  
**(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)**

Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	1 100 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, versiunea tipărită + CD-ROM, ediție anuală	22 de limbi oficiale ale UE	1 200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	770 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, CD-ROM, ediție lunară (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	400 EUR pe an
Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), CD-ROM, ediție bisăptămânală	Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE	300 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs	Limbă (limbi) în funcție de concurs	50 EUR pe an

Abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, care apare în limbile oficiale ale Uniunii Europene, este disponibil în 22 de versiuni lingvistice. Jurnalul Oficial cuprinde seriile L (Legislație) și C (Comunicări și informări).

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 920/2005 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial L 156 din 18 iunie 2005, care prevede că, temporar, instituțiile Uniunii Europene nu au obligația de a redacta toate actele în irlandeză și nici de a le publica în această limbă, Jurnalele Oficiale publicate în limba irlandeză se comercializează separat.

Abonamentul la Suplimentul Jurnalului Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice) cuprinde toate cele 23 de versiuni lingvistice oficiale într-un singur CD-ROM multilingv.

La cerere, abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* conferă dreptul de a primi diverse anexe ale Jurnalului Oficial. Abonaților li se semnalează apariția anexelor printr-un aviz către cititorii inclus în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Formatul CD-ROM va fi înlocuit în cursul anului 2010 cu formatul DVD.

### Distribuire și abonamente

Abonamente la diverse periodice destinate vânzării, precum abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, pot fi contractate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_ro.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_ro.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.**

**Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>**

