

## **EXPUNERE DE MOTIVE**

Activitatea porturilor maritime și fluviale din România a scăzut în ultimii ani, în primul rând ca urmare a scăderii generale a activităților industriale și agricole și, în special, a celor de prelucrare sau de producție a mărfurilor de masă.

Traficul total de mărfuri prin porturile românești a cunoscut o scădere continuă în ultimii trei ani, cea mai mare scădere înregistrându-se în anul 1999, cu 20,6% față de anul precedent la total, și cu 23,7% la traficul maritim.

Capacitățile de operare ale porturilor au rămas aceleași ca înainte de 1990 și chiar au fost sporite prin finalizarea unor capacități aflate în construcție la acea dată.

Pentru exemplificare se poate arăta că portul Constanța, care are o capacitate anuală declarată de 85 milioane tone de mărfuri, de mai multe categorii, a realizat în ultimii ani trafic total situat la 35-50% din aceasta, tendința în ultimii trei ani fiind de scădere continuă.

Din totalul traficului maritim înregistrat în anul 1999, de 23,3 milioane tone, doar 1,279 milioane tone a reprezentat trafic de tranzit, adică 5,47%. Traficul prin portul Constanța reprezintă 91,4% din traficul maritim total.

Studiile efectuate de Ministerul Transporturilor împreună cu administrațiile porturilor sau cu experți în cadrul programelor de asistență ale Uniunii Europene, ale unor țări donatoare sau ale unor bănci finanțatoare au relevat că, în condițiile restructurării și reorientării industriei românești, al ritmului lent al sporirii producției agricole, nu este de așteptat o creștere a traficului portuar general în următorii ani.

Prin urmare, recomandările studiilor s-au concentrat, printre altele, către găsirea de soluții de atragere a traficului de tranzit și de promovare a portului Constanța, ca centru de distribuție, asigurând facilități similare porturilor libere din Europa.

Legislația actuală prevede că, pentru mărfurile străine intrate în porturi, controlul vamal și constituirea datoriei vamale se realizează practic la copastia navei. Acest procedeu conduce la întârzierea operării navei, precum și la imobilizarea unor sume mari de bani pentru garantarea datoriei vamale pentru mărfurile care urmează să tranziteze țara sau să fie distribuite la bordul altor nave, spre porturi din alte țări.

În porturile libere din întreaga lume, mărfurile străine sunt supuse controlului vamal și plății datoriei vamale numai la trecerea spre interiorul țării, prin punctele de control special amenajate.

Soluția de a institui facilități similare porturilor libere, prin aplicarea prevederilor Legii nr.84/1992 privind regimul zonelor libere, ar conduce la afectarea în mod substanțial a veniturilor bugetului de stat, prin conferirea facilităților fiscale tuturor agenților economici care activează în perimetrul acestor porturi.

Având în vedere necesitatea adoptării, pe de o parte, a unor modificări privind procedurile vamale în scopul facilitării traficului de tranzit, iar pe de altă parte, dezavantajele extinderii regimului de zonă liberă în porturi a devenit o necesitate adoptarea unor măsuri pentru facilitarea exploatarei porturilor.

Prin ordonanță se propune modificarea locului și momentului îndeplinirii formalităților vamale, celelalte reglementări privind preluarea impozitelor și taxelor pentru bugetul de stat nefiind afectate. În aceste condiții, controlul și întocmirea formalităților vamale nu se vor mai efectua în port, ci la ieșirea/intrarea mărfurilor din /în port. Porturile în care se vor aplica aceste măsuri se stabilesc de către Guvern și se vor numi porturi libere.

De asemenea, ordonanța aduce precizări privind exceptarea de la garantarea datoriei vamale a mărfurilor străine care se scot din sau se introduc în porturile libere și tranzitează teritoriul țării pe apă sau pe calea ferată.

Pentru încurajarea înnoirii utilajelor, echipamentelor, instalațiilor portuare și a dezvoltării de noi capacități necesare acoperirii plusului de trafic datorat măsurilor adoptate, în ordonanță s-a prevăzut scutirea de la plata drepturilor de import pentru această categorie de bunuri, dacă acestea sunt importate de administrația portului liber sau de operatorii portuari.

Punerea în aplicare a acestor măsuri, prin care mărfurilor străine sau românești intrate în portul Constanța li se acordă unul din regimurile vamale prevăzute de Codul Vamal al României pentru zonele libere, va avea ca efect, pe de o parte, creșterea traficului portuar pentru tranzit și pentru distribuție, iar pe de altă parte, sprijinirea importatorilor en-gros prin oferirea posibilității de a plăti datoria vamală numai pentru loturile de marfă introduse efectiv în țară și nu pentru tot lotul importat.

Instituirea acestor măsuri în porturi va avea ca efect primar creșterea traficului portuar, cu reflectarea în creșterea veniturilor din activitatea portuară și a numărului locurilor de muncă, iar ca efect secundar creșterea activităților de

transport pe canalul Dunăre - Marea Neagră și pe fluviu, feroviar și rutier prin România pentru mărfurile tranzitate.

Această reglementare privind instituirea unor măsuri pentru facilitarea exploatării porturilor nu conduce la diminuarea veniturilor la bugetul statului, ci dimpotrivă, și vine să completeze cadrul legal privind activitatea portuară, în contextul aplicării prevederilor Codului vamal existent, armonizat cu Codul vamal comunitar.

Față de cele prezentate mai sus, a fost întocmit proiectul de lege alăturat pentru aprobarea Ordonanței Guvernului privind instituirea unor măsuri pentru facilitarea exploatării porturilor, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.



MINISTRU

Mihail Isărescu

*Mihail Isărescu*