

## EXPUNERE DE MOTIVE

### 1. Titlul prezentului act normativ

„Lege  
privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căi navigabile”.

### 2. Motivele promovării prezentului act normativ

1. Descrierea situației actuale	<p>Ordonanța Guvernului nr.22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căi navigabile, republicată, a fost aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.528/2002.</p> <p>Ordonanța Guvernului nr.22/1999 a fost promovată în scopul de a reglementa administrarea și utilizarea infrastructurii de transport naval, modul de organizare și funcționare a administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile, precum și modul de autorizare și de desfășurare a activităților de transport naval, activități ce se desfășoară în porturile și pe căile navigabile din România.</p> <p>Urmare necesității compatibilizării depline a legislației naționale în domeniul concesiunilor cu reglementările și practica comunitară au fost adoptate Ordonanța de urgență a Guvernului nr.34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare, și Ordonanța de urgență a Guvernului nr.54/2006 privind regimul contractelor de concesiune de bunuri proprietate publică, cu modificările ulterioare. Prin apariția noilor reglementări privind concesionarea domeniului public s-a creat posibilitatea subconcesionării/închirierii domeniului public operatorilor economici.</p> <p>Având în vedere că în marea majoritate, infrastructura de transport naval constituie domeniu public al statului, reglementarea modului de desfășurare a activităților în aceste zone trebuie corelată cu legislația referitoare la bunurile aparținând domeniului public și la modul de utilizare a acestor bunuri.</p> <p>Începând cu anul 1999, odată cu apariția Legii nr.213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia și a Legii nr.219/1998 privind regimul concesiunilor, serviciul de pilotaj al navelor maritime în porturile Constanța, Midia și Mangalia a fost concesionat.</p> <p>În ceea ce privește modul de organizare și funcționare a serviciilor de siguranță nu există convenții internaționale sau acte normative ale Uniunii Europene care să stabilească un cadru unitar. În acest</p>
---------------------------------	---

sens, fiecare stat are dreptul de a-și organiza propriul sistem. În cazul României, există o excepție și anume pilotajul navelor maritime pe Dunăre este reglementat prin Convenția de la Belgrad privind regimul navigației pe Dunăre, ratificată de România prin Decretul nr.298/1948.

Serviciul de pilotaj al navelor maritime și serviciul de remorcaj de manevră a navelor maritime sunt servicii de siguranță. Prin aceste servicii, statul ia măsurile necesare ca în porturile situate pe teritoriul său manevrele navelor maritime să se desfășoare în siguranță pentru a preveni producerea de accidente care ar avea ca urmare deteriorarea sau distrugerea infrastructurii portuare, poluarea apelor sau pierderea de vieți omenești.

Ordonanța de urgență a Guvernului nr.54/2006 reglementează concesionarea bunurilor publice pentru care, în general, se încasează redevență. În textul acestei ordonanțe nu se mai face referire la concesionarea serviciilor publice pentru care se încasează redevență, așa cum este cazul contractelor de concesiune a serviciilor de pilotaj a navelor maritime în porturile Constanța, Midia și Mangalia care se derulează în prezent.

Necesitatea adoptării în regim de urgență, conform art.115 alin.(4) din Constituția României, republicată, a prezentului act normativ constă în:

a) necesitatea modificării și completării legislației românești din domeniul transportului naval astfel încât să se asigure compatibilizarea deplină a legislației specifice domeniului naval, în ceea ce privește concesiunile, cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr.54/2006 privind regimul contractelor de concesiune de bunuri proprietate publică, aprobată cu modificări prin Legea nr.22/2007, pentru respectarea principiului unicității actelor normative,

b) compatibilizarea legislației naționale cu 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), Regulamentul nr.1356/1996/CE privind normele aplicabile transportului de mărfuri sau de pasageri pe căile navigabile interioare,

c) necesitatea asigurării unei legislații clare, unitare și compatibile pentru implementarea Programelor Operaționale Sectoriale și a Programelor de finanțare ale UE aferente infrastructurii portuare (programe aflate, în acest moment, în curs de aprobare).

<p>2.- Schimbări preconizate</p>	<p>a) S-a introdus obligativitatea corelării între redevențele/chiriile aplicate pentru teritoriile portuare și volumul minim de trafic pe care cei care utilizează teritoriile portuare trebuie să îl asigure prin danele aferente acestor terenuri.</p> <p>Astfel, prin textul propus, se prevede ca în contractele de subconcesiune/închiriere a terenurilor să se prevadă un trafic minim de marfă pentru fiecare dană. În cazul în care traficul este mai mare decât cel minim, redevența/chiria se diminuează corespunzător, iar dacă traficul este mai mic, redevența/chiria se majorează.</p> <p>Prin acest sistem se asigură o mai bună concurență între operatorii portuari, se stimulează creșterea traficului de mărfuri și crearea de noi investiții.</p> <p>Totodată, prin prevederile mai sus menționate, se asigură resursele financiare necesare pentru întreținerea, repararea și modernizarea infrastructurilor portuare și de căi navigabile interioare.</p> <p>b) Un alt obiectiv major al proiectului de modificare al Ordonanța Guvernului nr.22/1999 îl constituie implementarea unui nou sistem de desfășurare a serviciilor de siguranță în porturi și pe căile navigabile interioare, respectiv pilotajul și remorcajul de manevră al navelor maritime.</p> <p>Având în vedere că pentru serviciile de siguranță, pilotajul navelor maritime și remorcajul de manevră a navelor maritime nu mai există reglementări, în prezentul act normativ se prevede un nou mod de funcționare al serviciilor de siguranță care permite efectuarea acestora de către administrațiile portuare prin piloți, personal și remorchere proprii sau pe bază de contract încheiat cu operatorii economici care îndeplinesc condițiile tehnice de autorizare stabilite de către Ministerul Transporturilor.</p> <p>c) În prezentul act normativ au fost introduse reglementări mai clare și mai stricte privind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- locurile în care se pot desfășura operațiunile de încărcare-descărcare mărfuri și îmbarcare/debarcare pasageri. S-a urmărit ca aceste operațiuni să se desfășoare numai în locurile special amenajate și destinate acestora, care să asigure desfășurarea respectivelor operațiuni în condiții de siguranță;</li> <li>- protejarea integrității infrastructurii de transport;</li> <li>- crearea unui sistem unitar de efectuare a lucrărilor de reparație, întreținere și de investiții în infrastructura de transport naval.</li> </ul> <p>d) Având în vedere că terenurile portuare care aparțin domeniului public se pun la dispoziția utilizatorilor de către administrații numai prin contracte de concesiune, subconcesiune sau închiriere, în condițiile legii, s-au introdus elementele obligatorii pe care trebuie să le cuprindă aceste contracte, precum și criteriile de atribuire a lor.</p>
----------------------------------	--

3. Alte informații	
--------------------	--

### 3. Impactul socio-economic al prezentului act normativ

1. Impactul macroeconomic	Creșterea competitivității porturilor românești față de celelalte porturi dunărene și cele din bazinul Mării Negre.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Stabilirea unor noi relații contractuale între administrațiile portuare și de căi navigabile și utilizatorii infrastructurii de transport naval care conduc la optimizarea utilizării acestei infrastructuri; posibilitatea utilizării infrastructurii de transport naval și de către alți operatori economici ceea ce va conduce la creșterea volumului de mărfuri derulat prin porturile românești; dezvoltarea de noi investiții în aceste porturi.
3. Impactul social	Crearea de noi locuri de muncă.
4. Impactul asupra mediului	Prezentul act normativ nu are impact în acest domeniu.
5. Alte informații	Nu au fost identificate.

### 4. Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit b) bugete locale: (i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări	Nu au fost identificate.					
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus,	Nu au fost identificate.					

<p>din care:</p> <p>a) buget de stat, din acesta:  (i) cheltuieli de personal  (ii) bunuri și servicii</p> <p>b) bugete locale:  (i) cheltuieli de personal  (ii) bunuri și servicii</p> <p>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:  (i) cheltuieli de personal  (ii) bunuri și servicii</p>	
<p>3. Impact financiar, plus/minus, din care:</p> <p>a) buget de stat  b) bugete locale</p>	Nu au fost identificate.
<p>4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare</p>	Nu au fost identificate.
<p>5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare</p>	Nu au fost identificate.
<p>6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare</p>	Nu au fost identificate.
<p>7. Alte informații</p>	Nu au fost identificate.

### 5. Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare

<p>1. Proiecte de acte normative suplimentare</p>	<p>1. Ordin al ministrului transporturilor de aprobare a Listei cuprinzând porturile și locurile de operare deschise accesului public și limitele acestora, precum și punctele și locurile de operare din afara acestora.</p> <p>2. Modificarea și completarea O.M.L.P.T.L. nr.287/2003 privind autorizarea agenților economici care desfășoară activități de transport naval.</p> <p>3. Elaborarea de noi Regulamente portare de către administrațiile portuare.</p>
<p>2. Compatibilitatea prezentului act normativ</p>	Nu este cazul.

cu legislația comunitară în materie		
3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Nu este cazul.	
4. Evaluarea conformității:		
Denumirea actului sau documentului comunitar, numărul, data adoptării și data publicării	Gradul de conformitate	Comentarii
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente		
6. Alte informații	Nu au fost identificate.	

#### 6. Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Nu este cazul.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr.521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Nu este cazul.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Nu este cazul.
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de	Consiliul Legislativ a avizat favorabil proiectul de act normativ, prin avizul nr.1106/20 august 2007.

Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Prezentul act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Consiliul Concurenței, Curtea de Conturi.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

### 7. Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea prezentului act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea promovării prezentului act normativ	Conform Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării prezentului act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Conform Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

### 8. Măsuri de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a prezentului act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente.	
2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de lege anexat, în vederea aprobării Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căi navigabile, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

**PRIM – MINISTRU**



**Călin Popescu – Tăriceanu**