

Consiliul Concurenței recomandă separarea activităților comerciale de cele de autoritate publică în administrarea porturilor

Consiliul Concurenței (CC) recomandă separarea activităților comerciale de cele de autoritate publică în administrarea porturilor și analiza posibilității de introducere a unor noi măsuri fiscale și vamale adaptate tranzitului de marfuri pe teritoriul României, informează institutia într-un comunicat transmis miercuri AGERPRES.

Recomandarile sunt incluse în studiul "Transportul naval din România - situație actuală și perspective de dezvoltare", elaborat de Consiliul de Supraveghere din Domeniul Naval (CSDN), din cadrul autorității de concurență.

"Consiliul Concurenței recomandă delimitarea clară a activităților comerciale ale administrațiilor portuare de cele care deriva din atribuțiile de autoritate publică încredințate de stat, având în vedere că administrațiile portuare trebuie să pună accent pe gestionarea eficientă a infrastructurii de transport naval, respectiv de întreținere, modernizare și extindere a porturilor și nu neapărat pe obținerea de profit. O astfel de delimitare va avea efect direct asupra tarifelor, în sensul în care administrațiile portuare nu trebuie să înregistreze profit pentru activități ce țin de atribuțiile de autoritate publică", se arată în comunicat.

Această separare a activităților trebuie realizată prin modificarea legislației care reglementează activitatea administrațiilor portuare, urmând ca ulterior acestea să fie implementate de către consiliul de administrație și executivul fiecărei administrații portuare în parte.

Administrarea porturilor și a cailor navigabile, urmarirea sau furnizarea serviciilor de siguranță și efectuarea activităților auxiliare se realizează de către administrațiile portuare și/sau de cai navigabile interioare.

Potrivit sursei citate, la ora actuală, există porturi care sunt în administrarea mai multor administrații portuare (de exemplu, în cazul portului Galați, o parte se află în administrarea Companiei Naționale Administrația Porturilor Dunării Maritime SA Galați, iar o altă parte în administrarea Administrației Zonei Libere Galați) ceea ce generează dificultăți în ceea ce privește administrarea integrată, unitară și sustenabilă a respectivelor porturi, atât din punctul de vedere al modalității de stabilire a tarifelor, cât și al elaborării unei strategii integrate la nivelul întregului port. Astfel, este necesară revizuirea modalității de administrare a infrastructurii de transport naval astfel încât să se asigure o administrare unitară a acestora, cu posibilitatea adoptării pentru fiecare port a unor strategii comerciale și de investiții coerente.

"Elaborarea unei strategii de dezvoltare a unui port ar trebui, însă, să aibă ca punct de plecare direcțiile de acțiune stabilite printr-o strategie unitară la nivel național. Această strategie trebuie integrată și cu măsuri și acțiuni care vizează și celelalte moduri de transport (rutier și feroviar), astfel încât să se asigure cadrul necesar pentru o viziune unitară asupra modurilor de transport", se menționează în comunicat.

În acest sens, România și-a asumat deja prin Planul Național de Reziliență și Redresare (PNRR) elaborarea unei strategii de transport naval care "urmărește creșterea volumului de marfuri transportate în mod mai sustenabil la nivel național/european, ținând seama de faptul că, în linie cu Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă - înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului, una dintre etapele principale ale reorientării către moduri de transport mai sustenabile urmărește ca transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte să crească cu 50% până în 2050, față de nivelul din anul 2015".

Potrivit studiului menționat, starea infrastructurii de transport naval variază de la o administrație la alta, dar și de

la un port la altul. De exemplu, dacă în Portul Constanța au fost realizate investiții semnificative în modernizare, nu același lucru se poate spune despre porturile fluviale aflate în administrarea Companiei Naționale Administrația Porturilor Dunării Fluviale SA Giurgiu. În plus, în porturile aflate în subordinea autorităților locale, investițiile în infrastructura portuară sunt foarte reduse, ceea ce are un efect negativ asupra creșterii traficului de marfuri.

"Chiar dacă profitul este unul din elementele cu impact asupra politicii investiționale a fiecărei administrații portuare, practicarea unor rate ale profitului ridicate se reflectă în mod direct asupra nivelului tarifelor percepute. Astfel, rata profitului, care nu este reglementată în mod unitar, este cuprinsă între 5%-15%, indiferent ca este vorba despre porturile aflate în rețeaua TEN-T (Rețeaua Trans-Europeană de Transport) sau cele aflate sub incidența legislației naționale", arată studiul CC.

În aceste condiții, Consiliul consideră oportună atât stabilirea, prin cadrul legal, a unei rate a profitului rezonabile, de exemplu 5%, cât și regândirea politicii tarifare, de exemplu, reducerea numărului de tarife sau schimbarea modalității de determinare a acestora, ceea ce va avea ca efect atragerea de fluxuri suplimentare de marfuri, creșterea competitivității porturilor și valorificarea superioară a potențialului detinut de fiecare port în parte.

De asemenea, fără a intra în contradicție cu reglementările comunitare și acordurile internaționale, autoritatea recomandă analizarea posibilității de introducere a unor noi măsuri fiscale și vamale adaptate tranzitului de marfuri pe teritoriul României, ce poate avea ca efect facilitarea acestuia și reducerea timpilor de așteptare pentru formalitățile vamale, cu beneficii asupra clienților finali ai marfurilor.

Studiul privind "Transportul naval din România - situație actuală și perspective de dezvoltare" poate fi consultat pe paginile web ale CSDN, www.consiliulnaval.ro și Consiliului Concurenței, www.consiliulconcurenței.ro până la data de 24 martie 2023, perioada în care pot fi transmise și observații.