

EXPUNERE DE MOTIVE

**la Legea pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 116/1998
privind instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim
internațional**

Flota maritimă comercială a României numără în prezent 210 nave și însumează o capacitate totală de 4.335 milioane tdw.

Aceste nave sunt deținute de un total de 18 proprietari, dintre care numai 3 sunt companii în care statul deține pachetul majoritar de acțiuni. Aceste trei companii dețin în total 199 nave și se află într-un proces accelerat de privatizare, atât prin vânzarea navelor ca active, cât și prin divizarea în companii mai mici și vânzarea acțiunilor acestora.

Operarea propriu-zisă a flotei comerciale se face de un număr de 26 de companii autorizate de Ministerul Transporturilor.

Cu excepția companiilor cu capital de stat (NAVROM, PETROMIN și ROMLINE) numai 13 operatori cu capital privat dețin nave în proprietate, restul operatorilor au preluat sub diverse contracte specifice nave de la companiile cu capital de stat.

Media de vârstă a acestei flote este de 19 ani, ponderea fiind deținută de navele din grupa 15-25 ani. După acest criteriu flota este considerată „bătrână” și acest fapt are ca urmări angajarea pe piață cu mare greutate și cu navluri mici, asigurarea navelor, la prime de asigurare mari. Tot datorită vârstei, costurile cu reparațiile, cu întreținerea și chiar cu funcționarea (în special datorită consumurilor mari de combustibil) sunt mai mari decât la multe alte nave aflate pe piața internațională unde media de vârstă este de 10-12 ani.

La această medie de vârstă foarte înaintată s-a ajuns ca urmare a faptului că după 1989 nu s-a mai început nici o nouă construcție de navă, iar din portofoliul de comenzi de 77 nave care se aflau la 1 ianuarie 1990 în diverse stadii de execuție doar 19 nave au intrat în patrimoniul celor trei companii, restul fiind vândute de șantierele navale unor armatori străini, sau așteptând finanțarea necesară finalizării.

Companiile cu capital de stat au beneficiat până în iulie 1990 de alocații bugetare pentru investițiile în nave noi. Practic întreaga flotă a fost construită având finanțarea asigurată de la bugetul de stat.

După 1990 companiile de navigație s-au confruntat cu condiții dramatice determinate atât de factori interni cât și de factori externi precum:

a) circa 30-35% din flotă nu funcționa datorită unor mari defecțiuni la echipamentele de propulsie, energetice, funcționale, cele mai multe fiind echipamente realizate într-un program accelerat și nechibzuit de asimilare de către industria autohtonă;

b) costuri de funcționare mari;

c) creșterea masivă a cheltuielilor cu munca vie prin alinierea salariilor și diurnelor la nivelurile internaționale impuse de sindicate;

d) pierderea dreptului de alocații bugetare pentru investiții;

e) pierderea pieței interne de transport (până în 1989 cca. 90% din prestația flotei era pentru importurile și exporturile țării, iar în 1995-1997 doar 8-10% din prestații au fost pentru țară);

f) scăderea drastică a navlurilor practicate pe piață;

g) alinierea la standarde tehnice tot mai înalte impuse de convențiile internaționale intrate între timp în vigoare și care presupun achiziția de echipamente scumpe;

h) confruntarea pe piața internațională cu concurenți avantajați pe de-o parte de dotarea cu nave noi, performante și puțin costisitoare în exploatare, iar pe de altă parte de regimuri fiscale cel puțin încurajatoare;

i) imposibilitatea obținerii de credite de finanțare a investițiilor de la băncile autohtone.

Aceste condiții obiective, la care s-au adăugat și factori subiectivi în domeniul managementului, au condus la o situație economică complet necorespunzătoare atât la companiile de stat, cât și la companiile private.

Majoritatea companiilor private, deși au beneficiat de un management direct interesat și au fost ferite de multe din riscurile și tarele companiilor de stat, nu au înregistrat rezultatele sperate și nu au putut acumula fondurile proprii și credibilitatea necesară (cu unele rare excepții laudabile) lansării unui program de înnoire a flotei.

Activitatea de transport maritim internațional nu a beneficiat de nici o înlesnire, deși se confruntă cu riscuri mari, piața specifică controlată de concerne și conferințe de linie și cu concurența agresivă. Mai mult, aprovizionarea navelor maritime cu combustibili, lubrifianți, alimente, piese de schimb și alte consumabile nu mai este considerată activitate de export, deși totul se consumă în afara țării, companiile fiind obligate la plata taxelor vamale, taxei pe valoarea adăugată, accizelor și altor taxe.

Menținerea aceluiași condiții de desfășurare a activității va avea drept consecință diminuarea rapidă a numărului de nave, atât prin ieșirea din funcțiune datorită vârstei și a ineficienței economice cât și prin pierderea forțată a navelor ca urmare a insolvenței companiilor care le operează. Acest fenomen va avea efecte dezastruoase în planul menținerii unei capacități de transport maritim

necesare din considerente strategice și de apărare a țării, cât și prin pierderea a 10-12 mii locuri de muncă bine plătite la bordul navelor. Efectul în lanț se va repercuta și asupra industriei navale, precum și a celei strict legate de activitatea comercială a flotei.

În țări cu tradiție în activitatea de transport maritim, precum Grecia, Marea Britanie, S.U.A., Germania, Norvegia, Suedia, Japonia și altele, protecția companiilor de navigație s-a realizat în următoarele forme:

a) migrarea navelor, din voința armatorilor, spre pavilioanele altor țări care percep taxe foarte mici și nu impun restricții privind angajarea navigatorilor, așa numitele pavilioane de complezență (peste 60% din flotele acestor țări se află sub pavilioane de complezență, exceptând Norvegia cu 42%);

b) asigurarea de către statele dezvoltate, ca reacție la migrarea navelor spre pavilioanele de complezență, de stimulente, în special sub forma subvențiilor la achiziția de nave sau de reducere a unor impozite;

c) înființarea de regimuri speciale prin înregistrarea navelor în „registre secunde” ale aceluiași pavilion național și care asigură facilități importante companiilor de navigație din punct de vedere fiscal și al libertăților în angajarea personalului, plasarea navelor pe piață, achiziția de nave etc.

La aceste regimuri speciale au recurs țări cu un shipping dezvoltat, precum Marea Britanie (Insulele Man și Cayman), Spania (Insulele Canare), Franța (Insulele Kerguelen), Portugalia (Insula Madeira), Norvegia (registru N.I.S.), Germania (registru G.I.S.), Danemarca (registru D.I.S.). Înființarea acestor regimuri a fost motivată de evitarea pierderii totale a veniturilor bugetare din activitatea de shipping, precum și de nevoia de menținere a pavilionului național pe o capacitate de transport cât mai mare și de a retrace veniturile din shipping în venitul național.

Având în vedere acest cadru de desfășurare a activității de transport maritim în care companiile de navigație românești intră pe piață dezavantajate, pe de-o parte de tarele flotei moștenite, realizată înainte de 1990, iar pe de altă parte de confruntarea cu o concurență protejată de legislația țărilor ale căror pavilioane le poartă aceste nave, a fost conceput și prezentat în ordonanța alăturată un regim special pentru activitatea de transport maritim internațional, apropiat regimului de zonă liberă.

Prin acest regim se va asigura exceptarea totală a companiilor de navigație maritimă de la plata taxelor și impozitelor la care sunt supuse societățile comerciale și se va introduce o taxă specifică pe tonajul (capacitatea de transport) deținut.

De asemenea, sunt prevăzute reglementări specifice privind navele care vor putea funcționa în regimul special, în scopul creșterii prestigiului pavilionului român.

În cadrul acestui regim special sunt prevăzute condiții speciale de liberalizare parțială a forței de muncă angajate pe navele companiilor care funcționează în regim special.

În anexa la ordonanță sunt prevăzute normele de stabilire a taxei pe tonaj, taxă influențată stimulat în funcție de vârsta navei și de gradul de utilizare a personalului navigant român.

Nivelul taxei pe tonaj rezultat din normele metodologice este inferior nivelului taxelor practicate de alte state cu „registre secunde” sau al unor state care acordă pavilion de complezență, motivat de necesitatea menținerii și eventual, atragerii de nave sub pavilion român. Aceste taxe vor constitui un venit sigur la bugetul de stat, spre deosebire de impozitul pe profit din activitatea de transport maritim internațional, care în perioada 1991-1997 a fost cu totul nesemnificativ în raport cu tonajul total al navelor de transport aflate sub pavilion român.

Pentru administrarea acestui regim, s-au prevăzut sarcini speciale pentru Ministerul Transporturilor.

În scopul încurajării, înnoirii și dezvoltării capacității de transport maritim s-a propus instituirea pe un termen limitat a unor programe guvernamentale de susținere a construirii/achiziționării de nave noi, prin alocarea unor sume din încasările rezultate din procesul de privatizare.

Fără aceste facilități și susțineri din partea Guvernului, viața a demonstrat că transporturile maritime sunt într-un proces continuu și accelerat de diminuare, până la dispariție, a capacităților. Efectele pierderii acestor capacități se vor regăsi în șomaj extins, atât în rândul personalului navigant, cât și în rândul forței de muncă din activitățile adiacente.

Instituirea acestui regim special este prevăzută în strategia de restructurare și privatizare a acestui sector de activitate aprobată de Guvern.

De asemenea, specialiștii străini angajați de Fondul Proprietății de Stat (ABN AMRO Bank) sau prin programul PHARE recomandă, cu susținere documentată, instituirea unui astfel de regim special ca una din condițiile de bază pentru redresarea și dezvoltarea shippingului românesc.

Acest regim special este propus a funcționa în România în scopul asigurării condițiilor de redresare, modernizare, înnoire și dezvoltare a flotei maritime comerciale românești, a creșterii prestigiului pavilionului românesc pe piața internațională a transportului maritim, a asigurării liberei circulații a forței de muncă și, nu în ultimul rând, a atragerii de noi surse la bugetul statului.

Față de cele prezentate mai sus, Parlamentul României a adoptat Legea pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 116/1998 privind instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim internațional.