

*Expunere de motive :*

Prin prevederile Legii nr. 15/1991 au luat ființă Regiile autonome care administrează infrastructura portuară, respectiv Administrația Portului Constanța, Administrația Porturilor Dunării Maritime, Administrația Porturilor Dunării Fluviale, Administrația Canalelor Navigabile.

În conformitate cu OG nr.22/1997, aceste administrații (devenite companii naționale) au în administrare infrastructura portuară și ale canalelor navigabile, fiind obligate să le pună la dispoziția utilizatorilor nediscriminatoriu , încasând de la aceștia un tarif pentru utilizarea acestei infrastructuri ce cuprinde: teritoriul portuar , cheuri, peren, acvatoriu, utilități etc).

Până la apariția OG 22/1997, tarifele pentru utilizarea infrastructurii, erau stabilite de aceste administrații prin negociere cu cel puțin 3 utilizatori. În prezent aceste tarife sunt stabilite de Consiliul de Administrație al acestor regii care funcționează autofinanțat, tarifele având ca scop obținerea de venituri pentru acoperirea cheltuielilor de funcționare cât și pentru întreținerea și repararea infrastructurilor portuare sau de căi navigabile.

Mai mult decât atât, reglementările Ministerului de Finanțe obligă ca aceste companii naționale să funcționeze cu profit, stabilind de la an la an o creștere a venitului impozabil.

În această situație se găsește și Inspectoratul Navigației Civile, care prin OG 95/1998 a devenit instituție publică autofinanțantă iar serviciile care sunt oferite

acestor servicii publice , prin creșterea de multe ori nejustificată a acestor tarife și imposibilitatea negocierii acestora de către utilizatori.

Astfel, unii administratori de infrastructură portuară (cum ar fi Consiliul municipiului Brăila sau Zimnicea), au stabilit tarife net diferențiate de tarifele stabilite de alte administrații portuare în aceleași condiții de monopol, cum ar fi, de exemplu tariful pentru utilizarea cheului de către macaralele portuare , care de altfel a fost contestată și anulată în instanța de contencios de la Curtea de apel Galați .

Având în vedere că toate aceste tarife sunt stabilite în condiții de monopol, nefiind alt agent economic sau instituție publică care să ofere aceste servicii în paralel, se impune ca toate aceste tarife să fie avizate de Oficiul Concurenței, în conformitate cu O.G. 36/2001, modificând corespunzător anexa la această Ordonanță.

Condițiile în care se desfășoară activitatea Administrațiilor portuare, precum și Autoritatea Navală Română, se încadrează în prevederile O.G. 36/2001, fiind necesară includerea tarifelor practicate de acestea în anexa O.G. 36/2001, asigurând astfel condiții corecte de funcționare atât a administratorilor de infrastructură cât și utilizatorilor acestora.