



**Constanta
Port Business
Association**

Constanța Port Business Association
Bd. Mamaia, nr. 182, parter, 900540, Constanța
Tel./Fax: 0241 484 836, E-mail: office@portbusiness.ro
www.portbusiness.ro



Liga Navală Română
Sos. Griviței 121, Sector 1, București
C.U.I. 7025860
www.lnr.ro

Nr. 215/18.07.2019

Către: **CONSILIUL CONCURENȚEI**
CONSILIUL DE SUPRAVEGHERE DIN DOMENIUL NAVAL

În atenția: **Doamnei Elena KLEININGER - Președinte**

Copie către: **Domnul Cosmin Belacurencu – Membru**
Doamna Elena Carmen Bucur – Membru
Domnul Ovidiu Cristian Acomi – Membru
Domnul Mircea-Nicu Toader - Membru

Ref: **Notă conceptuală privind tarifele de tranzitare a navelor fluviale aplicate de ACN**

Stimata Doamnă Președinte,

Stimați Membri ai Consiliului,

ORGANIZAȚIA PATRONALĂ „CONSTANTA PORT BUSINESS ASSOCIATION”, persoană juridică română, cu sediul în Constanța, Bd. Mamaia nr. 182, Parter, 900540, autorizată potrivit Sentinței Civile nr. 88/04.06.1992, tel./fax. 0241/484.836, e-mail: office@portbusiness.ro, reprezentată legal prin dl. Viorel PANAIT, în calitate de Președinte (în cele ce urmează „**Constanta Port Business Association**”), organizație reprezentativă la nivelul sectorului de activitate „Transporturi pe apă și servicii conexe. Transporturi aeriene și servicii conexe”, membră a Federației Române a Patronatelor din Domeniul Aero – Naval (FRPAN), a Confederației Naționale a Patronatului Roman (C.N.P.R.), fiind astfel reprezentați atât în Consiliul Economic și Social cât și în comisiile de dialog social din cadrul ministerelor și autorităților publice la nivel local, dar și membră a Pro Danube International,

și

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, persoana juridică română fără scop patrimonial, cu sediul în București, Calea Griviței 121, sector 1, tel/fax: 01 310 10 10, e-mail: office@liganavala.ro, asociație de interes public pentru promovarea intereselor pe apă ale României, reprezentată legal prin Președintele Consiliului Director Național,

În calitate de reprezentanți legitimi ai membrilor noștri, respectiv cei mai importanți agenți economici din Portul Constanța, Midia și Mangalia și personalul navigant la bordul navelor maritime comerciale,



**Constanta
Port Business
Association**

Constanța Port Business Association
Bd. Mamaia, nr. 182, parter, 900540, Constanța
Tel./Fax: 0241 484 836, E-mail: office@portbusiness.ro
www.portbusiness.ro



Liga Navală Română
Sos. Griviței 121, Sector 1, București
C.U.I. 7025860
www.lnr.ro

Vă transmitem prezentul material (3 pagini), ce cuprinde propunerile Asociației Armatorilor și Operatorilor Portuari – Fluviali din România și ale Companiei de Navigație Fluvială Română NAVROM S.A., de modificare a Notei conceptuale referitoare la tarifele de tranzitare aplicate de Administrația Canalelor Navigabile, navelor fluviale, pe canalele Dunăre - Marea Neagră și Poarta Albă - Midia Năvodari, **propuneri pe care Constanta Port Business Association și Liga Navală Română le completează și le susțin.**

De asemenea, vă solicităm pe această cale, astfel cu s-a agreat și în cadrul întâlnirii ce a avut loc în data de 11 iunie 2019, stabilirea unei întâlniri cu reprezentanții Ministerului Transporturilor, în vederea clarificării tuturor aspectelor detaliate în materialul atașat.

Vă stăm la dispoziție pentru organizarea întâlnirii la sediul Consiliului Concurenței și vă rugăm să ne informați în legătură cu data și ora pe care le stabiliți în acest sens.

Cu deosebită considerație,

Organizația Patronală

CONSTANȚA PORT BUSINESS ASSOCIATION

prin Președinte,

Viorel PANAIT



LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

prin Președinte,

Laurențiu MIRONESCU



1. Administrația portuară /de cale navigabilă (APMC; ACN; APDM; APDF) are în administrare, pe baza contractului de concesiune semnat cu Ministerul Transporturilor în conformitate cu prevederile art. 29 și art. 30 ale OG 22/1999, infrastructura de transport naval aparținând domeniului public al statului prevăzută în anexa 16 a HG 1705/2006 (HG 1705/2006 ref. la inventarul bunurilor aparținând domeniului public).
2. Administrația pune la dispoziția utilizatorilor infrastructura de transport naval menționată la alin. 1 în conformitate cu prevederile art 29 și art. 36 din OG 22/1999.
3. Pentru folosirea infrastructurii portuare puse la dispoziție conform alin. 2 utilizatorii plătesc redevențe /chirii sau tarife de utilizare a infrastructurii, după caz; Administrația mai poate furniza către utilizatori și alte servicii pentru care percepe tarife.
4. Normele de Fundamentare care se vor elabora vor stabili structura și modul de calcul al redevențelor, chiriilor, tarifelor de utilizare a infrastructurii și a celorlalte tarife. (Normele de Fundamentare au ca scop stabilirea structurii și modului de calcul a redevențelor, chiriilor, tarifelor de utilizare a infrastructurii și a celorlalte tarife și nicidecum pentru justificarea acestora). Normele de fundamentare au ca scop stabilirea unui principiu obligatoriu de aplicare fără a stabili nivelul tarifelor.
5. Structura și nivelul tarifelor se stabilesc în concordanță cu indicatorii de performanță nefinanciar prevăzuți la art. 27 din OG22/1999 (reparații, investiții, dragaj) și cu contabilitatea de gestiune a administrației organizată în conformitate cu prevederile Legii contabilității nr. 82/1991 și a O.M.F.P. nr. 1.826/2003, dar trebuie să se raporteze la strategia sectorului în discuție, la trendul național și internațional de atragere a mărfurilor, cât și situației prezente integrate a tarifării mărfii de la intrarea în port, până la ieșirea sa. Scopul principal este atragerea mărfii și facilitarea atragerii și nicidecum acoperirea costurilor de funcționare și ineficiența managerială.
6. Tarifele vor avea la bază datele din contabilitatea de gestiune care se ține la nivelul companiei în conformitate cu art. 1 din Legea nr. 82/1991- Legea contabilității și a prevederilor O.M.F.P. 1826/2003.

În mod esențial, aceste tarife trebuie să aibă în vedere delimitarea cheltuielilor pe centre de profit; astfel, cheltuielile/pierderile aferente unui anumit centru de cost, nu pot fi recuperate prin alocarea acestora de către Administrație în structura altui tarif practicat.

În concluzie, toate elementele de cheltuială care fundamentează tarifele trebuie stabilite în baza contabilității de gestiune, în sensul în care nu pot fi recuperate printr-un tarif decât acele elemente de cheltuială care au legatură cu sau au ca finalitate efectuarea/îmbunătățirea/facilitarea aceluși serviciu pentru care Administrația percepe acel tarif.

7. La elaborarea tarifelor se va ține cont de prevederile pct .47 și 52 din preambul și ale art. 13 alin. 5 ale Regulamentului UE 352/2017.

(Pentru a fi eficiente, taxele de utilizare a infrastructurii portuare ale fiecărui port individual ar trebui stabilite în mod transparent în conformitate cu strategia comercială și planurile de investiții ale portului și, după caz, cu cerințele generale existente în cadrul politicii portuare generale a statului membru în cauză.

Este necesar să se asigure consultarea utilizatorilor portuari și a altor părți interesate referitor la aspecte-cheie legate de buna dezvoltare a portului, de politica sa de taxare, de performanța și de capacitatea acestuia de a atrage și de a genera activități economice. Astfel de aspecte-cheie includ coordonarea serviciilor portuare în interiorul zonei portuare, eficiența legăturilor cu hinterlandul și eficiența procedurilor administrative din porturi, precum și referitor la chestiuni de mediu. Astfel de consultări nu ar trebui să aducă atingere niciunei alte competențe specifice în legătură cu respectivele aspecte și nici posibilității ca statele membre să organizeze aceste consultări la nivel național. Organul de administrare al portului ar trebui, în special, să consulte utilizatorii portuari și alte părți interesate relevante privind planurile de dezvoltare a portului

Organul de administrare al portului sau autoritatea competentă se asigură că utilizatorii portuari și reprezentanții sau asociațiile utilizatorilor portuari sunt informați cu privire la natura și nivelul taxelor de utilizare a infrastructurii portuare. Organul de administrare al portului sau autoritatea competentă se asigură că utilizatorii infrastructurii portuare sunt informați în legătură cu orice schimbare survenită în natura sau nivelul taxelor de utilizare a infrastructurii portuare cu cel puțin două luni înainte de data la care respectivele schimbări intră în vigoare. Organul de administrare al portului sau autoritatea competentă nu este obligat(ă) să divulge informații privind diferențele între taxe rezultate în urma negocierilor individuale).

Pentru fiecare tarif ar trebui să fie prezentate infrastructura de transport naval unde se aplică și ce activități desfășoară compania pentru a pune la dispoziția utilizatorilor această infrastructură și

care stau la baza fundamentării tarifului, în scopul eficienței comerciale și nu a interesului discriminatoriu, al dublării tarifelor, suprapunerii lor sau fundamentării fără bază legală, contabilă și comercială.

8. Considerăm că este necesar ca tarifele fundamentate de administrații să aibă la bază cheltuielile reale înregistrate de administrații pentru prestarea fiecărui serviciu în parte. Pentru respectarea principiului transparenței, este necesar ca administrațiile să prezinte cotele procentuale aferente fiecărei categorii de cheltuieli (directe – detaliat pe grupe mari de cheltuieli, indirecte – detaliat pe grupe mari de cheltuieli și administrație generală), neavând ca scop principal obținerea profitului, ci atragerea mărfurilor, respectiv susținerea coridoarelor de transport și a stakeholderilor.
9. În susținerea cerinței de mai sus, supunem atenției trei situații privind realitatea și legătura directă a cheltuielilor luate în calcul la fundamentarea tarifelor cu serviciile tarificate:
 - a. CN ACN SA – include în cheltuielile cu tranzitarea CDMN și cheltuielile cu ecluzele Ovidiu și Năvodari și senalul PAMN. Considerăm că aceste cheltuieli nu trebuie suportate de beneficiarii care tranzitează CDMN, ci să facă obiectul unei forme de susținere din partea statului român.
 1. Cheltuieli nejustificate de mari cu paza obiectivului.
 2. Corelarea comercială corectă și balansată, acceptabilă pentru o astfel de instituție, între costurile directe și indirecte.
 - b. CN APDF SA – include în fundamentarea tarifului pentru cheia cheltuielilor pentru reparația și întreținerea cheurilor conform unui normativ tehnic și nicidecum pe cele reale înregistrate în contabilitatea de gestiune.
 - c. CN APDF SA – acoperă cheltuielile de exploatare a navelor specializate pentru preluarea deșeurilor/reziduurilor de la nave din veniturile realizate prin prestarea altor servicii (cheiaj, utilizare bazine și acvatorii portuare).

La fundamentarea și stabilirea fiecărui tarif, se vor exclude orice tipuri de costuri care nu concură direct la punerea la dispoziție, în mod specific, a infrastructurii pentru care se calculează tariful, cheltuieli generale ale Administrației, costuri proprii de investiții, taxe, amortizări, redevențe, profitabilitate, mijloace fixe care deservesc anumiți utilizatori specifici, costuri salariale fără legătură cu tariful sau excesive.

Principiu fundamental: Niciun fel de costuri (eligibile!) nu vor putea fi alocate de două sau mai multe ori, nici pe centre de cost, nici pe proporții de cost, nici prin divizarea sau subdivizarea acestora, etc, evitându-se în acest fel suprataxarea serviciilor.

În acest sens susținem în continuare propunerea făcută de către reprezentanții AAOPFR la reuniunea din iunie 2019 când s-a discutat despre Nota conceptuală elaborată de CN ACN SA privind utilizarea pentru tranzitare a tarifului/ToMarfa, privind organizarea de către CSDN o întâlnire cu conducerea Ministerului Transporturilor (organ al administrației publice centrale desemnat să elaboreze strategiile de dezvoltare a tuturor modurilor de transport) în cadrul căreia să se stabilească dacă Ministerul în strategia de dezvoltare a sectorului naval are în vedere :

- Tarifele mai sus menționate să fie utilizate ca instrumente pentru atragerea de fluxuri de marfă pe căile navigabile interioare și porturile românești și pentru asigurarea unei infrastructuri la standarde înalte de calitate sau
- Tarifele să fie subordonate scopului administrațiilor portuare și de căi navigabile organizate ca societăți comerciale pe acțiuni, care conform principiilor comerciale urmăresc obținerea unui rezultat economic pozitiv, implicit profit și repartizarea dividendelor către acționari, în defavoarea calității infrastructurii de transport și implicit a traficului de mărfuri.

10. În fundamentarea tarifelor pentru serviciile prestate, administrațiile ar trebui să ia în calcul doar contribuțiile proprii la proiectele de investiții realizate prin atragerea de fonduri europene. Totodată anumite servicii ale căror costuri se acoperă printr-o înțelegere directă cu un alt beneficiar (lucrări dragaj Cernavodă cu beneficiar Nuclearelectrica) nu trebuie incluse în fundamentarea tarifelor.
11. Marja de profit luată în calcul la fundamentarea tarifelor (10% la CN ACN SA, 15% la CN APDM SA, 10% la CN APDF SA) este exorbitantă în condițiile economiei de piață actuale (dobânzile și

indicatorii macroeconomici au valori mult mai mici) și cu siguranță nu încurajează atragerea de fluxuri de marfă prin porturi și căi navigabile.

12. Normele de fundamentare a tarifelor ar trebui să instituie un cadru în limitele căruia pot evolua cheltuielile pe care administrațiile le iau în considerare la fundamentarea tarifelor. Eventuala contraperformanța a administrațiilor (depășiri de cheltuieli normate, provizioane, salarii și beneficii salariale) ar fi incorect să fie suportate de beneficiari. Actualizarea cheltuielilor la nivel global cu IPC conduce implicit la o spirală de creștere a tarifelor, fără nici o legătură cu volumul de activitate prestat.

IPC este un indicator compozit care este alcătuit din trei componente: alimentare, nealimentare și servicii, cu ponderi și variații distincte, constituindu-se ca un rezultat al ansamblului activităților economice. Prin urmare, el nu ar putea fi utilizat ca o referință circulară, drept bază pentru modificarea costurilor unei societăți, asemenea abordare fiind non-sens economic.

13. Unitățile de măsură fizice pentru fundamentarea tarifelor serviciilor oferite trebuie să refectione eforturile făcute (cheltuielile înregistrate) strâns corelate cu veniturile facturate. De exemplu: pentru serviciul de tranzitare oferit de CN ACN SA unitatea de măsură este tona capacitate. Acest indicator (tonă capacitate) nu are legatură directă cu costul serviciului. Pentru două convoaie care tranzitează CDMN și au capacitățile mult diferite (raportul poate ajunge până la 1:15), costurile sunt aproximativ similare, în schimb veniturile încasate de administrație sunt de 15 ori mai mari într-un caz față de celălalt. Considerăm că în acest caz unitatea de măsură ar trebui să fie tranzitarea, tariful urmând a fi aplicat pe o grilă, în funcție de capacitatea convoiului. În susținerea propunerii noastre, se poate lua ca exemplu modalitatea de tarifare a trecerii peste podul Giurgeni-Vadul Oii.