



ACADEMIA ROMÂNĂ
Grupul de reflecție
Evaluarea Stării Economiei Naționale

ESEN - 2
INTEGRAREA ROMÂNIEI ÎN UNIUNEA EUROPEANĂ

**IMPLICAȚII ALE ADOPTĂRII ACQUIS-ULUI
COMUNITAR PENTRU COMERȚUL
CU SERVICII AL ROMÂNIEI**

Alina BELDESCU (coordonator),
Victor ALDEA,
Cecilia DEACONESCU

Secția de Științe Economice, Juridice și Sociologie a Academiei Române

Institutul Național de Cercetări Economice
Centrul de Informare și Documentare Economică



ACADEMIA ROMÂNĂ
Grupul de reflecție
Evaluarea Stării Economiei Naționale

Coordonare generală:
Academician Eugen SIMION
Președintele Academiei Române

Coordonare executivă:
Academician Aurel IANCU

Consiliul de orientare și evaluare științifică:

Secția de Științe Economice, Juridice și Sociologie a Academiei Române

Acad. Tudorel POSTOLACHE, președintele Secției;
Prof. dr. Constantin BĂRBULESCU, m.c.; Acad. Mircea Paul COSMOVICI;
Prof. dr. Daniel DĂIANU, m.c.; Acad. Emilian DOBRESCU;
Prof. dr. Ion DOGARU, m.c.; Acad. Ion FILIPESCU;
Acad. Aurel IANCU, vicepreședinte executiv;
Prof. dr. Constantin IONETE, membru de onoare al Academiei Române;
Prof. dr. Mugur C. ISĂRESCU, m.c.; Acad. Costin KIRIȚESCU;
Prof. dr. Vasile STĂNESCU, membru de onoare al Academiei Române;
Acad. Iulian VĂCĂREL; Prof. dr. Gheorghe ZAMAN, m.c.;
Prof. dr. Cătălin ZAMFIR, m.c.

Institutul Național de Cercetări Economice

Prof. dr. Mircea CIUMARA, director general
Prof. dr. Valeriu IOAN-FRANC, director general adjunct
Prof. dr. Gheorghe DOLGU

Directoratul și secretariatul științific

Prof. dr. Valeriu IOAN-FRANC; Prof. dr. Sorica SAVA;
Mircea FĂȚĂ; Drd. Aida SARCHIZIAN; Dan OLTEANU

*Ediție realizată cu asistență financiară din partea Comunității Europene,
grant B7-030-ZZ00 24.03.08.15.*

Punctele de vedere exprimate în acest studiu aparțin autorilor și, prin urmare, nu pot fi considerate în nici un fel ca exprimând punctul de vedere oficial al Comunității Europene.

CUPRINS

1. Acquis-ul comunitar în domeniul serviciilor.....	5
Aspecte generale.....	5
Serviciile financiare.....	9
<i>Subsectorul bancar.....</i>	<i>10</i>
<i>Subsectorul de asigurări.....</i>	<i>12</i>
<i>Asigurarea de viață.....</i>	<i>13</i>
<i>Asigurări altele decât de viață</i>	<i>13</i>
<i>Domenii specifice de asigurare</i>	<i>14</i>
<i>Subsectorul valorilor mobiliare</i>	<i>14</i>
Serviciile de telecomunicații și tehnologia informației	16
Serviciile de transport	19
<i>Transportul rutier de bunuri</i>	<i>21</i>
<i>Transportul rutier de pasageri</i>	<i>22</i>
<i>Transportul feroviar</i>	<i>22</i>
<i>Transportul fluvial.....</i>	<i>23</i>
<i>Transportul maritim.....</i>	<i>23</i>
<i>Transporturile aeriene</i>	<i>25</i>
<i>Rețele transeuropene</i>	<i>26</i>
Serviciile audiovizuale	27
2. Situația serviciilor în România	30
3. Stadiul adoptării de către România a acquis-ului comunitar în domeniul serviciilor.....	34
Privire de ansamblu	34
Serviciile financiare.....	35
<i>Serviciile bancare</i>	<i>35</i>
<i>Servicii de asigurare.....</i>	<i>37</i>
<i>Serviciile privind valorile mobiliare.....</i>	<i>39</i>
Serviciile de telecomunicații și tehnologia informației	40
Serviciile de transport	44
<i>Transportul rutier.....</i>	<i>45</i>
<i>Transportul feroviar</i>	<i>47</i>
<i>Transportul fluvial.....</i>	<i>48</i>
<i>Transportul maritim.....</i>	<i>49</i>
<i>Transportul aerian</i>	<i>50</i>
Serviciile audiovizuale	51
4. Avantajele și costurile adoptării de către România a acquis-ului comunitar în materie de servicii.....	53
Rezumat și concluzii	57
Bibliografie selectivă.....	63

CONTENTS

1. Community acquis in the services field	5
General	5
Financial services	9
<i>Banking subsector</i>	10
<i>Insurance subsector</i>	12
<i>Life insurance</i>	13
<i>Other than life insurance</i>	13
<i>Specific insurance fields</i>	14
<i>Securities subsector</i>	14
Telecommunication services and information technology	16
Transport services	19
<i>Goods road transport</i>	21
<i>Passenger road transport</i>	22
<i>Railway transport</i>	22
<i>River transport</i>	23
<i>Sea transport</i>	23
<i>Air transport</i>	25
<i>Trans-European networks</i>	26
Audiovisual services	27
2. The condition of services in Romania	30
3. The stage of the adoption by Romania of the Community acquis in the services field	34
General view	34
Financial services	35
<i>Banking services</i>	35
<i>Insurance services</i>	37
<i>Securities services</i>	39
Telecommunication services and information technology	40
Transport services	44
<i>Road transport</i>	45
<i>Railway transport</i>	47
<i>River transport</i>	48
<i>Sea transport</i>	49
<i>Air transport</i>	50
Audiovisual services	51
4. Advantages and cost of the adoption by Romania of the Community acquis in the services field	53
Summary and conclusions	57
Selective bibliography	63

1. ACQUIS-UL COMUNITAR ÎN DOMENIUL SERVICIILOR

Aspecte generale

Serviciile, care contribuie cu peste 2/3 la PIB și la ocuparea forței de muncă, reprezintă activitatea cea mai dinamică a UE. Dacă ponderea industriei și agriculturii, atât în producția totală, cât și în populația ocupată, nu a încetat să scadă, rolul serviciilor în economia comunitară a sporit. În anul 1998, serviciile dețineau 65,7% din forța de muncă ocupată, iar ponderea lor în valoarea adăugată brută a reprezentat 67,4%, în anul 1997.

Comunitatea este prima exportatoare și importatoare de servicii din lume. În anul 1999, exporturile de servicii comerciale ale UE au reprezentat 574 miliarde USD (42,6% din exportul mondial de servicii), iar importurile acestor servicii s-au cifrat la 561 miliarde USD (41,7% din importul mondial de servicii).

Această tranziție spre o economie a serviciilor se bazează mai degrabă pe tendințe pe termen lung decât ciclice. Reducând costurile de transmitere și de achiziție ale informației și accelerând ritmul de difuzare a inovației peste frontierele naționale, societatea informațională a insuflat o nouă dinamică serviciilor. În același timp, în pofida unei restructurări intensive, ocuparea în sectorul de servicii a progresat sensibil mai puțin în UE decât în SUA.

Avantajul competitiv al întreprinderilor depinde tot mai mult de concepția, gestiunea și integrarea reușită a serviciilor în activitățile și în vânzările lor. În afară de bunuri, nu puține întreprinderi din industria prelucrătoare oferă astăzi servicii pentru a crea valoare adăugată și pentru a se demarca de concurenții lor. Prestarea eficace de servicii a devenit deci un motor esențial al concurenței. În plus, oferirea de servicii eficace și de înaltă calitate influențează calitatea vieții populației.

În aceste condiții, se impune suprimarea barierelor nejustificate în calea liberei circulații a serviciilor în Comunitate.

În materie de servicii, Tratatul instituind Comunitatea Europeană stipulează că se vor aboli, între statele membre, obstacolele din calea circulației libere a serviciilor, că se va aplica o politică comună în sfera transportului și că se va realiza un sistem de natură să asigure nedistorsionarea competiției pe piața internă.

Libera circulație a serviciilor înseamnă că firmelor furnizoare de servicii dintr-o țară membră le este suficientă licența de funcționare din țara de origine, pentru a putea opera, fără restricții, pe întreg teritoriul UE.

Versiunea consolidată a Tratatului instituind Comunitatea Europeană prevede, în materie de servicii, în principal, următoarele:

- restricțiile privind libertatea de a furniza servicii în cadrul Comunității vor fi interzise în ceea ce privește cetățenii statelor membre, care sunt stabiliți într-un stat al Comunității, altul decât cel al persoanei pentru care serviciile sunt destinate (Art. 49, fostul Art. 59);
- prevederile capitolului din tratat privind serviciile pot fi extinse la cetățenii unei țări terțe, care furnizează servicii și care sunt stabiliți în cadrul Comunității, pe baza unei decizii a Consiliului, adoptate cu majoritate calificată, la propunerea Comisiei (Art. 49, fostul Art. 59);
- persoana care furnizează un serviciu poate să-și desfășoare activitatea sa în statul în care serviciul este furnizat în aceleași condiții ca și cetățenii acestui stat (Art. 50, fostul Art. 60);
- libertatea de a furniza servicii în domeniul transportului va fi guvernată de prevederile privind Secțiunea din tratat relativă la transport (Art. 51, fostul Art. 61), care stipulează elaborarea de reguli comune privind transportul internațional, condițiile în care transportatorii nerezidenți pot presta servicii de transport într-o țară membră, măsurile de ameliorare a siguranței transportului și alte măsuri adecvate;
- liberalizarea serviciilor bancare și de asigurări legate de mișcarea capitalului va fi efectuată paralel cu liberalizarea mișcării capitalului (Art. 51, fostul Art. 61);
- ca regulă generală, se va acorda prioritate liberalizării serviciilor care afectează direct costurile de producție sau care ajută la promovarea comerțului cu bunuri (Art. 52, fostul Art. 63);
- statele membre își declară disponibilitatea de a liberaliza serviciile într-o măsură mai largă decât cea cerută de directivele comunitare, dacă situația lor economică generală și situația sectorului economic în cauză o permit (Art. 53, fostul Art. 64);
- atât timp cât restricțiile la libertatea de a furniza servicii nu au fost abolite, fiecare stat membru va aplica astfel de restricții, fără deosebire de naționalitate sau rezidență, față de toate persoanele furnizoare de servicii, stabilite în cadrul Comunității având cetățenia unui stat membru sau a unui stat terț, dacă beneficiază de același tratament ca și cetățenii unui stat membru (Art. 54, fostul Art. 65);
- prevederile capitolului din tratat, privind dreptul de stabilire, nu se vor aplica la activitățile legate de exercitarea unei autorități oficiale și la alte activități care ar putea fi excluse (Art. 45, fostul Art. 55);
- Consiliul va emite directive privind recunoașterea mutuală a diplomelor, certificatelor și a altor atestări ale calificărilor (Art. 47, fostul Art. 57);
- companiile și firmele, formate conform legii unui stat membru și având sediul înregistrat, administrarea centrală sau locul principal de afaceri în

cadrul Comunității vor fi tratate în același mod, sub raportul dreptului de stabilire, ca și persoanele fizice având naționalitatea statelor membre (Art. 48, fostul Art. 58);

- Comunitatea va încuraja cooperarea între statele membre și, dacă este necesar, va sprijini și va suplimenta acțiunea lor, inclusiv în sectorul audiovizual (Art. 151, fostul Art. 128).

În domeniul serviciilor, obiectivul general al politicii comerciale rămâne eliminarea restricțiilor impuse concurenței și schimburilor. La nivelul UE, procesul de liberalizare vizează stabilirea de reguli comune destinate să garanteze dreptul de stabilire, concurența deplină și accesul la rețele.

UE a adoptat o abordare progresivă și pragmatică a liberalizării serviciilor în Comunitate, într-un ritm mai lent decât pentru piețele de bunuri. În domeniul serviciilor financiare, de exemplu, numai serviciile bancare erau pe deplin liberalizate la 1 ianuarie 1993; serviciile de asigurări au intrat pe deplin în piața unică la 1 iulie 1994, iar cele privind valorile mobiliare la 1 ianuarie 1996. Serviciile și infrastructura de telecomunicații din cadrul UE au fost deschise concurenței, inclusiv operatorilor străini, începând din anul 1998.

În cadrul Comunității se mențin însă unele obstacole în calea liberei circulații a serviciilor. Divergența reglementărilor naționale fragmentează încă piața internă a serviciilor și împiedică prestatorii de servicii să fie tot atât de competitivi pe piețele străine din UE ca și pe piața lor națională (practici și exigențe diferite privind instalarea prestatorilor de servicii, utilizarea de către aceștia a inputurilor, promovarea serviciilor, distribuția și vânzarea lor și service-ul după vânzare).

Consiliul European de la Lisabona, din martie 2000, a invitat Comisia să pună la punct o strategie detaliată pentru piața internă a serviciilor, pentru a elimina barierele încă existente în calea liberei circulații a acestora în interiorul Comunității. Obiectivul acestei strategii este de a face prestarea de servicii transfrontaliere tot atât de ușoară ca și prestarea de servicii în cadrul unui stat membru (de exemplu, prestarea de servicii de la Amsterdam la Atena ar trebui să fie tot atât de simplă ca și cea de la Amsterdam la Rotterdam). Comisia a prezentat deja proiectul unei astfel de strategii, care cuprinde perioada 2001-2002.

Această strategie vizează valorificarea deplină a posibilităților oferite de noua economie, axată pe servicii și pierderea obișnuinței de a gândi și de a acționa mai întâi la nivel național, apoi, într-o a doua etapă, de a avea în vedere vasta piață a UE.

Strategia se inspiră din cinci principii de bază:

- Ea acoperă ansamblul sectorului de servicii și interconexiunile sale;
- Serviciile nu trebuie să cunoască frontiere în cadrul UE;

- Consumatorii trebuie să cunoască noile posibilități oferite de piața internă a UE și să aibă încredere în prestarea transfrontalieră a serviciilor, ceea ce necesită un nivel ridicat de protecție a sănătății și consumatorilor în ansamblul pieței interne și sisteme transfrontaliere eficiente de tratare a reclamațiilor și de reglementare a litigiilor;
- Natura dinamică a noii economii a serviciilor interzice orice abordare statică;
- Strategia trebuie să fie în coerență cu alte politici, în special cu politica comunitară a concurenței și politica comercială externă.

Comisia a definit o strategie în două etape. Pentru anul 2001, în afară de o serie de inițiative legislative și nelegislative vizând crearea pieței unice a serviciilor, Comisia și-a propus realizarea unei analize exhaustive și sistematice a tuturor obstacolelor durabile în calea liberei circulații a serviciilor și a repercusiunilor lor în alte sectoare ale economiei, care va servi ca bază pentru acțiunile ce urmează a fi întreprinse în anul 2002.

Rezultatele acestei analize vor fi prezentate într-un raport Parlamentului European și Consiliului la începutul anului 2002.

În anul 2002, se va întreprinde o altă serie de inițiative, care vor îmbrăca trei forme de bază:

- acțiuni vizând obstacolele care pot fi suprimate prin aplicarea directă a principiilor Tratatului CE (eliminarea obstacolelor prin aplicarea directă a principiilor libertății de stabilire și a prestării libere a serviciilor; în cazurile în care dosarele de infrațiune nu au fost deschise, statele membre vor fi invitate să suprimă obstacolele după un calendar strict);
- acțiuni de natură nelegislativă pentru eliminarea obstacolelor (de exemplu, acțiuni pentru informarea prestatorilor de servicii asupra posibilităților oferite de piața internă a UE, creșterea încrederii consumatorilor în serviciile transfrontaliere etc.);
- acțiuni vizând eliminarea obstacolelor prin armonizarea exigențelor.

UE participă la procesul de liberalizare multilaterală a comerțului cu servicii, în cadrul Acordului General privind Comerțul cu Servicii (GATS), gestionat de OMC. Comunitatea a luat parte activă la Runda Uruguay, care s-a soldat, printre altele, cu instituirea GATS, și la negocierile sectoriale privind comerțul cu servicii, care au avut loc după această Rundă.

În cadrul GATS, UE și-a asumat importante angajamente de liberalizare a comerțului cu servicii cu țările terțe. În domeniul telecomunicațiilor și a unei mari părți a serviciilor financiare, UE a extins avantajele liberalizării pieței comunitare la țările terțe.

În cadrul noilor negocieri comerciale multilaterale privind comerțul cu servicii, care au fost lansate în cadrul GATS în anul 2000, UE vizează continuarea

procesului de liberalizare a acestui comerț (consolidarea liberalizărilor autonome, efectuate după intrarea în vigoare a GATS și asumarea de noi angajamente de liberalizare), abordarea problemelor rămase în suspensie la Runda Uruguay și după această Rundă (măsurile de salvagardare, subvențiile și achizițiile publice în materie de servicii, liberalizarea comerțului cu servicii maritime etc.) și asigurarea participării sporite a țărilor în curs de dezvoltare la comerțul cu servicii.

Serviciile financiare

În cadrul UE continuă procesul de armonizare, la nivel comunitar, a reglementărilor privind serviciile financiare, în vederea promovării stabilității pieței financiare comune și a protecției consumatorilor. Un element cu repercusiuni profunde asupra sectorului l-a constituit introducerea euro, ca monedă comună.

O liberalizare internă și externă mai pronunțată, împreună cu măsurile de dereglementare, a consolidat rezultatele sectorului serviciilor financiare. Creșterile cele mai importante le-au înregistrat serviciile bancare și de valori mobiliare. Dacă numărul băncilor s-a diminuat cu 10% în perioada 1994-1997, reflectând astfel concentrarea în acest domeniu, cel al entităților locale a sporit cu 8%, ocuparea forței de muncă fiind relativ stabilă. Împrumuturile bancare transfrontaliere au progresat cu aproape o treime între anii 1990 și 1999. Majoritatea băncilor își concentrează însă activitățile lor pe piața internă proprie. Chiar băncile cele mai mari nu asigură mai mult de 1 sau 2% din volumul total de activități bancare la nivelul UE. De asemenea, furnizarea transfrontalieră a serviciilor de asigurare este încă excepțională. Serviciile financiare continuă să contribuie cu peste 6% la PIB comunitar și asigură peste 2,5% din ocuparea forței de muncă.

UE a participat activ la negocierile din OMC privind liberalizarea serviciilor financiare, soldate cu cel de-al Cincilea Protocol la GATS, intrat în vigoare la 1 martie 1999. Statele membre nu pot să aplice decât restricțiile indicate în lista lor de angajamente, în ceea ce privește stabilirea unei prezențe comerciale a unei țări terțe sau furnizarea de servicii transfrontaliere de către o țară terță. Condițiile de reciprocitate aplicate pentru accesul furnizorilor străini la piața comunitară au fost suprimate odată cu aplicarea celui de-al Cincilea Protocol la GATS.

Serviciile financiare sunt clasate în trei subcategorii: *servicii bancare* înglobând toate tipurile de instituții de credit; *servicii de asigurare* (de viață și altele decât cele de viață); *serviciile privind valorile mobiliare*, inclusiv prestarea de servicii de investiții. Din cauza relației strânse între activitățile bancare și activitatea de investiții, sectoarele valorilor mobiliare și serviciilor bancare sunt incluse tot mai mult în aceeași legislație. Reglementarea celor trei subsectoare susmenționate cuprinde și prevederi privind protecția consumatorului, stabilirea unui sistem complet de plată și aplicarea legilor privind concurența.

Cadrul reglementar relativ la piața internă a serviciilor financiare se bazează pe principiile de armonizare a regulilor prudențiale, a controlului de către țara de origine și a recunoașterii mutuale (privind regulile și reglementările stabilite de autoritățile de tutelă). Elementul central al cadrului de reglementare este principiul

“pașaportului unic” (adică recunoașterea mutuală a licențelor). În practică, aceasta înseamnă că instituțiile financiare, care au primit autorizație de la autoritățile de supraveghere a unei țări membre să-și desfășoare activitatea în acea țară membră, pot de asemenea să-și exercite activitatea în toate celelalte țări membre, fără să mai ceară o altă autorizație. Autoritățile naționale de tutelă sunt ținute să aplice recunoașterea mutuală, bazată pe controlul de către țara de origine; controlul de către țara gazdă nu este autorizat decât pentru supravegherea lichidităților sau conform clauzei “binelui public”.

Cadrul juridic instituit la nivel comunitar pentru serviciile financiare nu a reușit, până în prezent, să elimine obstacolele existente în afacerile transfrontaliere pentru societăți și indivizi. Introducerea euro a reliefat că există încă un grad ridicat de fragmentare a piețelor financiare. Menținerea încă a puterilor discreționare ale autorităților naționale de supraveghere și posibilitatea acordată statelor membre de a interzice furnizarea transfrontalieră a serviciilor pe temeiul interesului general împiedică societățile și investitorii individuali să beneficieze pe deplin de piața unică a serviciilor financiare și de moneda unică.

În aprilie 1998, Comitetul afacerilor juridice și drepturilor cetățenilor al Parlamentului European a declarat că legislația în vigoare privind instituțiile bancare “nu a atins încă rezultatele așteptate și că, în cadrul UE, serviciile bancare transfrontaliere nu reprezintă decât o parte minimă a tranzacțiilor financiare ... (aceasta)... se poate explica prin faptul că serviciile bancare sunt strâns legate de cadrul fiscal și reglementar din fiecare din statele membre” (documentul A4 – 1052/98 al Parlamentului European, 24 aprilie 1998).

În vederea valorificării depline a potențialului de creștere și de creare de noi locuri de muncă, a unei piețe financiare integrate și eficiente, Comisia a elaborat un plan de acțiune privind serviciile financiare, aprobat în anul 2000. Acest plan, care urmează a fi realizat până în anul 2005, vizează trei obiective strategice:

- introducerea unei piețe unice a serviciilor financiare de gros;
- instituirea de piețe transfrontaliere deschise și sigure de detaliu;
- întărirea regulilor și a supravegherii prudențiale.

Subsectorul bancar

Piața internă unică în sectorul bancar este o realitate de la 1 ianuarie 1993, data intrării în vigoare a celei de-a doua directive cu privire la serviciile bancare. Această directivă a stabilit principiul unui acord unic autorizând băncile și alte instituții de credit să se stabilească în mod liber, cu sucursalele, și să-și ofere serviciile în întreaga Comunitate; ea conține o listă de activități bancare care pot fi furnizate în toate statele membre, în măsura în care sunt acoperite de acest acord. În afară de exigențele prevăzute de prima directivă din anul 1977, această directivă stabilește nivelul capitalului minimal pentru bănci și impune reguli prudențiale privind, între altele, participările calificate, buna organizare administrativă și contabilă și procedurile adecvate de control intern.

Cele trei elemente-cheie ale acestei piețe bancare unice sunt:

- armonizarea legilor și practicilor reglementând accesul la activitatea bancară, fondurile proprii cerute, atât pentru a face față riscurilor de credit, cât și riscurilor de piață, limitarea marilor riscuri față de un același împrumutător individual sau față de același grup de clienți legați, forma, conținutul și regulile de evaluare pentru conturile anuale și consolidate, publicate de bănci;
- controlul de către țara de origine (“home country control”), întărit prin cooperarea între autoritățile naționale de supraveghere, ceea ce înseamnă că o bancă ce-și exercită activitatea în alte state membre este supusă controlului autorităților competente ale statului membru de origine, adică a țării care a emis acordul unic și unde se găsește sediul său. În afară de aceasta, filialele instituțiilor de credit sunt supuse unei supravegheri pe o bază consolidată;
- recunoașterea mutuală de către autoritățile naționale de supraveghere a reglementărilor de control în vigoare în țara de origine a băncilor care operează pe teritoriul lor. Autorizația acordată la filiale de bănci, având sediul în afara Comunității, urmează, în principiu, aceleași reguli, respectând însă acordurile internaționale la care Comunitatea a subscris. Statele membre pot însă să fie constrânse să suspende autorizația pentru aceste filiale, dacă țările terțe respective nu acordă băncilor comunitare, care doresc să se stabilească pe teritoriul lor, tratamentul național sau un acces efectiv la piață. Totuși, acest regim nu se va aplica statelor semnatare ale acordului OMC din anul 1997 privind serviciile financiare, care a suprimat condiții de reciprocitate. Odată autorizată, filiala unei bănci, având sediul într-o țară terță, beneficiază de aceleași drepturi în cadrul Comunității, ca și cele care au fost acordate băncilor comunitare.

Pentru a se garanta egalitatea de concurență între toate băncile și alte instituții de credit în UE și a se evita transferuri de sediu într-o țară unde supravegherea ar fi mai puțin strictă, au fost adoptate măsurile următoare, care completează a doua directivă bancară:

- reguli relative la elaborarea și publicarea conturilor anuale și a conturilor consolidate;
- reguli privind armonizarea conceptului de “fonduri proprii”; definirea unei rate de solvabilitate;
- reguli referitoare la supravegherea riscurilor de piață, asumate de instituțiile de credit;
- reguli relative la prevenirea utilizării sistemelor bancare pentru facilitarea spălării banilor;

- reguli privind supravegherea instituțiilor de credit pe o bază consolidată;
- reguli referitoare la limitarea riscurilor mari, asumate de instituțiile de credit;
- reguli relative la sistemele de garantare a depozitelor.

Majoritatea acestor măsuri sunt în vigoare de la 1 ianuarie 1993, cu excepția a trei dintre ele: directiva privind riscurile mari, care a intrat în vigoare de la 1 ianuarie 1994, cea relativă la garantarea depozitelor, de la 1 iulie 1995, și cea asupra regulilor referitoare la supravegherea riscurilor de piață, de la 1 ianuarie 1996. Directiva 2000/12/CE codifică majoritatea directivelor relative la accesul la activitatea instituțiilor de credit și exercitarea sa, regrupându-le într-un text unic.

Puterile autorităților de supraveghere au fost întărite, ca urmare a adoptării directivei 95/26/CE. Această directivă, care vizează să modifice directivele 77/780/CEE și 89/646/CEE privind instituțiile de credit, se referă, de asemenea, în mod orizontal, la directive în domeniul altor întreprinderi financiare.

În materie de plăți transfrontaliere, Comisia a adoptat patru recomandări. Una se referă la transparența condițiilor bancare pentru tranzacțiile financiare transfrontaliere și vizează să amelioreze sistemele de plată, pentru a le face mai puțin lente, mai puțin scumpe și mai fiabile. Alte două recomandări se referă, pe de o parte, la un cod european de bună conduită în materie de plată electronică și, pe de altă parte, la relațiile între titularii și emițătorii de carduri. Aceste din urmă recomandări au fost completate, în anul 1997, printr-o recomandare privind relațiile între emițători și titulari, în operațiunile efectuate prin instrumente de plată electronică. Prima recomandare a fost înlocuită printr-o directivă a Parlamentului European și a Consiliului din 27 ianuarie 1997 privind viramentele transfrontaliere (directiva 97/5/CE, publicată în Jurnalul Oficial L43 din 14 februarie 1997).

Cea de-a patra recomandare este parțial amendată prin adoptarea directivei privind comerțul electronic și prin recenta comunicare a Comisiei către Consiliul și Parlamentul European privind comerțul electronic și serviciile financiare.

În ianuarie 2001, Comisia a lansat o rețea de reglementare extrajudiciară a litigiilor (FIN-NET) în sectorul serviciilor financiare. Această rețea vizează să ajute consumatorul serviciului să găsească o soluție amiabilă la problema sa, atunci când prestatorul serviciului este stabilit într-o altă țară membră. Această inițiativă destinată să întărească încrederea clienților se înscrie în logica comunicării Comisiei privind o nouă strategie pentru servicii, ca urmare a Consiliului European de la Lisabona din martie 2000.

Subsectorul de asigurări

În ultimul deceniu, piața asigurărilor s-a caracterizat în ansamblul statelor membre prin creșterea susținută a cifrei sale de afaceri, reflectând o cerere crescândă pentru acest tip de produse și partea tot mai importantă deținută de sectorul asigurărilor în dezvoltarea activităților economice.

Conform Tratatului CE, crearea unei piețe unice interne a activităților de asigurare comportă un spațiu fără frontiere interne, în care întreprinderile de asigurare pot să-și exercite liber activitățile.

Obiectivul activității comunitare în acest domeniu a fost dublu: pe de o parte, să permită tuturor cetățenilor UE de a avea acces la gama cea mai largă de produse de asigurare oferite în Comunitate, garantându-le, totodată, protecția juridică și financiară necesară pentru o operație de asigurare și, pe de altă parte, să garanteze că fiecare societate de asigurare agreată într-o țară membră își va putea exercita activitățile în ansamblul Comunității, atât în ceea ce privește dreptul de stabilire, cât și prestarea liberă de servicii.

În vederea atingerii acestor obiective, UE a tratat în mod separat asigurarea de viață și asigurarea alta decât cea de viață, pentru a ține seama de specificitatea lor și de rolul important pe care-l joacă asigurarea de viață pentru economisire.

Asigurarea de viață

Principalele dispoziții legislative privind asigurarea de viață figurează în trei directive.

În anul 1979, Consiliul a adoptat o primă directivă relativă la această categorie de asigurări, care a stabilit prevederile necesare pentru a facilita exercitarea efectivă a dreptului de stabilire, figurând în Tratatul de la Roma (directiva 79/267/CEE).

A doua directivă privind asigurarea de viață (90/619/CEE) facilitează exercitarea efectivă a prestării libere a serviciilor de asigurare de viață.

La 10 noiembrie 1992, Consiliul a adoptat a treia directivă privind asigurarea de viață, al cărei obiectiv este de a desăvârși piața internă unică relativă la această activitate de asigurare, potrivit principiilor acordului administrativ unic și controlului activităților întreprinderii de asigurare de către autoritățile statului membru unde se află sediul social al asiguratorului.

Asigurări altele decât de viață

Aceste asigurări sunt reglementate, de asemenea, prin trei directive.

În anul 1973, Consiliul a adoptat directiva 73/239/CEE, care a creat cadrul juridic adecvat pentru realizarea libertății de stabilire în domeniul asigurărilor altele decât cele de viață.

Exercitarea efectivă a prestării libere a serviciilor de asigurare, altele decât cele de viață, este prevăzută de directiva 88/357/CEE, care vizează ansamblul acestor servicii, inclusiv asigurările obligatorii. Unele ramuri sau operațiuni sunt totuși excluse de dispozițiile acestei directive.

În sfârșit, a treia directivă (92/49/CEE) se ocupă de accesul la activitatea de asigurare, alta decât cea de viață, de exercitarea sa și de controlul ei, conform principiului "țării de origine".

Domenii specifice de asigurare

Pe baza acestor trei mari directive destinate să asigure, atât dreptul de stabilire, cât și prestarea liberă a serviciilor, Comunitatea a legiferat asigurarea obligatorie auto și alte aspecte ale activității societăților de asigurare.

Comunitatea a instituit un Comitet al asigurărilor, însărcinat să ajute Comisia în îndeplinirea atribuțiilor sale privind colaborarea cu autoritățile naționale de control în acest domeniu.

Aceste măsuri comunitare și, în special, cea de-a treia directivă privind asigurările de viață și altele decât cele de viață, au creat cadrul normativ pentru desăvârșirea pieței interne unice în domeniul asigurărilor, instituind prestarea liberă a serviciilor în favoarea clienților, care beneficiază de o alegere mai largă la prețul cel mai bun, grație unei concurențe sporite.

Subsectorul valorilor mobiliare

Liberalizarea tranzacțiilor privind valorile mobiliare a devenit efectivă la 1 ianuarie 1996, dată la care au intrat în vigoare două directive adoptate în cursul anului 1993. Aceste directive relative la "serviciile de investiții" și la "adecvarea fondurilor proprii" au permis realizarea dreptului de stabilire și a prestării libere a serviciilor în acest domeniu.

Abordarea adoptată pentru înfăptuirea pieței unice a valorilor mobiliare este similară cu cea urmată pentru ansamblul serviciilor financiare. Ea se bazează pe trei principii:

- armonizarea normelor fundamentale;
- recunoașterea mutuală de către autoritățile naționale de supraveghere a controlului efectuat în țara în care-și are sediul societatea de valori mobiliare;
- coordonarea autorităților de supraveghere de către țara de origine.

Primele inițiative comunitare de reglementare a valorilor mobiliare datează de la începutul anilor '80, odată cu adoptarea a trei directive care stau la baza întrepătrunderii piețelor valorilor mobiliare. Aceste directive se referă la coordonarea condițiilor de admitere a valorilor mobiliare la cota oficială într-o bursă, la prospectul de admitere la bursă și la raportul semestrial de publicat de societățile cotate la bursă. Ele nu reprezintă decât un prim pas spre stabilirea unei veritabile piețe unice, deoarece statele membre păstrau competența în materie de formalități și de control de efectuat pentru admiterea unei valori mobiliare pe piețele lor.

Principiul controlului în țara de origine a fost introdus, pentru prima dată, în acest domeniu, printr-o directivă ce armonizează reglementările existente privind unele organisme de plasament colectiv al valorilor mobiliare. Introducerea acestui principiu a condus la modificarea directivei privind prospectul de admitere la bursă, în sensul că prospectele aprobate de un stat membru trebuie recunoscute mutual în celelalte țări membre.

Prin directiva “servicii de investiții”, întreprinderile de servicii nebancale sunt autorizate să-și exercite funcțiile în toate statele membre, în cazul în care au obținut un acord în statul membru de origine. Această recunoaștere reciprocă a autorizațiilor de funcționare a primit denumirea de “pașaport european”.

Respectarea prevederilor directivei “adecvarea fondurilor proprii”, care fixează capitalul inițial minimal necesar la constituirea unei întreprinderi de investiții, constituie o condiție prealabilă pentru atribuirea unui astfel de “pașaport european”.

În martie 1997 a fost adoptată directiva 97/9/CE, potrivit căreia statelor membre li se recomandă să creeze un sistem de indemnizație a investitorilor (sistem comparabil cu sistemul de garantare a depozitelor în subsectorul bancar).

La 15 februarie 2001, Alexandre Lamfalussy a prezentat raportul final al Comitetului pentru reglementarea piețelor europene a valorilor mobiliare, denumit și “Comitetul Înțelepților”. În acest raport sunt examinate disfuncționalitățile și lacunele acestei reglementări, apreciindu-se că reglementarea pieței financiare europene nu este armonizată, este prea lentă, prea rigidă și prost adaptată nevoilor. În afară de aceasta se arată că legislația actuală este prea complexă și prost aplicată. De aceea, Comitetul propune o reformă legislativă la patru niveluri:

- la nivelul 1 privind principiile-cadru, a căror adoptare va trebui precedată de consultarea de către Comisie a tuturor părților interesate;
- la nivelul 2 prevăzând munca în rețea a autorităților naționale de reglementare a Comisiei și a unui nou comitet al valorilor mobiliare, pentru a pune în aplicare principiile-cadru;
- la nivelul 3 privind cooperarea autorităților naționale de reglementare pentru a garanta transpunerea coerentă în legislațiile naționale a textelor de la nivelurile 1 și 2;
- la nivelul 4 privind un control riguros, efectuat de Comisie, al aplicării textelor adoptate.

Consiliul European de la Stockholm (23-24 martie 2001) a adoptat o rezoluție (2001/C138/01) privind o reglementare mai eficientă a pieței valorilor mobiliare. Această rezoluție prevede realizarea unei piețe integrate a valorilor mobiliare, până la sfârșitul anului 2003, pe baza propunerilor Comitetului Înțelepților.

Serviciile de telecomunicații și tehnologia informației

Piața serviciilor de telecomunicații a UE a fost evaluată la 183 miliarde de euro în anul 1999, aceasta figurând printre piețele cele mai importante din lume, alături de piața S.U.A., a cărei valoare a fost estimată la 189 miliarde de euro. Expansiunea rapidă a sectorului, într-un ritm de 10,3%, în anul 1999, se datorează într-o largă măsură dezvoltării de noi servicii, în special serviciile mobile (31,5%), Internetul și serviciile de linie – “on-line” (38,1%), precum și liberalizării pieței.

În cadrul UE, principalele piețe de telecomunicații sunt Germania (22,6%), Anglia (16,5%), Franța (15,3%) și Italia (14,3%).

Din anul 1990 se înregistrează un număr fără precedent de fuziuni implicând furnizori din UE de servicii fixe și mobile. În anul 1999 au avut loc 25 de fuziuni în sectorul de telecomunicații al Comunității față de 23, în anul 1998, și 12, în anul 1997. Scopul concentrării furnizorilor de servicii este de a exploata economiile de scară în prestarea de servicii telefonice și alte servicii conexe.

De la 1 ianuarie 1998, infrastructura și serviciile de telecomunicații au fost deschise concurenței depline, în mare parte, ca urmare a angajamentelor asumate de UE, conform celui de-al patrulea Protocol la Acordul general privind comerțul cu servicii. La începutul anului 2000, un număr de 14 state membre și-au liberalizat complet piața de telecomunicații, iar Grecia și-a liberalizat piața la 31 decembrie 2000.

Liberalizarea pieței de telecomunicații este de natură să stimuleze creșterea economică și este utilă pentru consumatori, care beneficiază de prețuri mai scăzute.

Măsurile de liberalizare a pieței de telecomunicații au fost extinse la toți operatorii străini; accesul la piețe și acordarea tratamentului național au făcut obiectul unor limitări minore. În consecință, cadrul de reglementare aplicat cetățenilor UE este aproape integral aplicabil furnizorilor străini.

Interesul utilizatorilor și consumatorilor s-a aflat în centrul procesului de liberalizare. Cadrul reglementar al UE impune asigurarea unui serviciu universal, care să permită statelor membre oferirea către utilizatori a unui ansamblu minim de servicii de calitate și la prețuri abordabile.

Liberalizarea a antrenat importante reduceri ale tarifelor, care conduc la convergența între prețul apelurilor și costul lor real. S-au diminuat mult tarifele, în special pentru comunicările internaționale și interzonale.

Actualul cadru juridic al UE garantează concurența, armonizează condițiile de acces la rețele și de interconexiune și protejează consumatorii. Acesta evoluează în cadrul unui regim dublu, cuprinzând o reglementare proprie sectorului și aplicarea regulilor concurenței. În timp ce regulile proprii sectorului au fost elaborate conform prevederilor articolului 95 al Tratatului CE, facilitând

tranziția de la un monopol public la o structură de piață concurențială, regulile de concurență se inspiră din aplicarea articolelor 81 și 82 ale acestui Tratat, precum și din aplicarea reglementării relative la fuziuni.

Evoluția viitoare a cadrului reglementar ar trebui să se caracterizeze printr-o aplicare mai largă a regulilor de concurență și printr-o abrogare progresivă a reglementărilor proprii sectorului (dereglementare).

La nivelul UE au fost adoptate mai multe măsuri în favoarea societății informaționale: liberalizarea telecomunicațiilor, crearea unui cadru coerent pentru comerțul electronic (banii electronici, contractele electronice, semnătura electronică etc.) și sprijinul acordat industriei și activităților de cercetare-dezvoltare.

În decembrie 1999, Comisia Europeană a propus inițiativa "Europa-e" pentru a stimula dezvoltarea Internetului și a noii economii bazate pe cunoștințe ("digital economy"), precum și pentru a permite tuturor cetățenilor să participe la societatea informațională. La Consiliul European de la Lisabona din 23-24 martie 2000, șefii de state și guverne din UE și-au fixat obiectivul ambițios de a face din Comunitate o economie bazată pe cunoștințe, competitivă și dinamică. La Consiliul European de la Feira (19-20 iunie 2000) a fost adoptat un plan de acțiune definind măsurile necesare pentru ca obiectivele-cheie ale "Europei-e" să fie atinse la finele anului 2002, și anume:

- un Internet mai puțin scump, mai rapid și mai sigur;
- investiții în oameni și în competențe;
- stimularea utilizării Internetului.

Pentru atingerea acestor obiective, se acționează în următoarele direcții:

- intensificarea concurenței pe rețeaua locală de telecomunicații, ceea ce antrenează o scădere a tarifelor de acces la Internet și stimulează ofertele de acces rapid la acesta la un preț abordabil;
- întărirea securității și confidențialității pe Internet, prin recurgerea la carduri inteligente, la semnăturile electronice și la criptaj și printr-o ameliorare a luptei contra delicvenței informatice;
- crearea unei rețele de comunicații transeuropene cu un debit foarte ridicat, care va lega institutele de cercetare și universitățile, precum și, în mod progresiv, școlile;
- formarea tuturor tinerilor europeni privind noile tehnologii și Internetul și dezvoltarea de metode de învățământ adaptate realităților societății informaționale;
- dezvoltarea de noi forme de muncă, cum ar fi telemunca, și facilitarea accesului la formarea permanentă privind noile tehnologii;

- asigurarea participării tuturor la economia bazată pe cunoștințe, ținând seama, în special, de populațiile dezavantajate sub raport social sau având nevoi specifice, cum sunt vârstnicii și handicapații;
- accelerarea dezvoltării comerțului electronic, prin adoptarea rapidă a unei legislații comune, care să întărească încrederea consumatorilor;
- oferirea către cetățeni a unui acces în linie (“on-line”) la administrațiile publice și lărgirea gamei serviciilor publice disponibile în linie;
- ameliorarea ofertei de îngrijire a sănătății în linie;
- dezvoltarea conținuturilor multimedia europene, valorificând pe Internet informații ale sectorului public și întărind prezența limbilor europene pe Internet;
- accelerarea dezvoltării sistemelor de transport “inteligente”, pentru a asigura soluții noi problemelor de siguranță, de aglomerare și de poluare.

Planul de acțiune prevede termene scurte pentru punerea sa în aplicare, și anume:

a) la finele anului 2001

- dotarea tuturor școlilor cu computere multimedia și conectarea lor la Internet;
- acces pe Internet la toate tranzacțiile de bază cu Comisia Europeană (finanțare, contracte de cercetare, recrutare de personal, achiziții publice).

b) la finele anului 2002

- formarea tuturor elevilor privind noile tehnologii și Internetul, până la terminarea școlii;
- oferirea posibilității forței de muncă de a dobândi o cultură și competență privind tehnologia informației prin învățare de-a lungul întregii vieți;
- publicarea de norme pentru a face accesibile produsele tehnologiei informației pentru persoane având nevoi speciale, pentru a permite participarea tuturor cetățenilor la societatea informațională.

Măsurile prevăzute de planul de acțiune “Europa-e” sunt puse în aplicare de Comisia Europeană, care va folosi în acest scop resursele comunitare existente (fonduri structurale, diferite programe având tangență cu obiectivele acestui plan etc.) și, dacă este necesar, împreună cu celelalte instituții ale UE, statele membre, sectorul privat, asociațiile și partenerii sociali.

Serviciile de transport

Industria transporturilor ocupă un loc important în Comunitate. Acest sector deține 7% din PNB comunitar, 7% din numărul angajaților, 40% din investițiile făcute de statele membre și 30% din consumul energetic al UE. Cererea de transport, în special traficul intracomunitar, a cunoscut, în cursul ultimilor 20 de ani, o creștere aproape neîntreruptă (2,3% pentru bunuri și 3,1% pentru pasageri).

Secțiunea a V-a referitoare la transport din Tratatul privind instituirea Comunității Europene, secțiune care nu este aplicabilă transporturilor aeriene și maritime, prevede o politică comună în materie de transport. În vederea definirii acestei politici, Consiliul stabilește prin tratat:

- reguli comune, aplicabile la transportul internațional spre sau din teritoriul unui stat membru sau trecând prin teritoriul unuia sau mai multor state membre;
- condițiile în care transportatorii nerezidenți pot să efectueze servicii de transport în cadrul unui stat membru;
- măsuri pentru îmbunătățirea siguranței transportului;
- alte dispoziții pertinente (Art. 71, fost Art. 75, din versiunea consolidată a Tratatului instituind Comunitatea Europeană).

Această secțiune prevede, printre altele, și următoarele dispoziții:

- ajutoarele vor fi compatibile cu prevederile Tratatului, dacă răspund necesităților de coordonare a transportului sau dacă reprezintă rambursarea pentru îndeplinirea unor obligații inerente în conceptul unui serviciu public;
- nediscriminarea în cazul transportului în cadrul Comunității;
- interzicerea impunerii de către un stat membru, în ceea ce privește operațiile de transport din cadrul Comunității, de tarife și condiții implicând orice element de sprijin sau de protecție în interesul uneia sau mai multor întreprinderi sau industrii, în afară de cazul în care este autorizată de Comisie. Examinând astfel de tarife și condiții, Comisia va ține cont de cerințele unei politici economice regionale pertinente, de nevoile zonelor subdezvoltate și problemele zonelor afectate în mod serios de circumstanțe politice, pe de o parte, și de efectele unor astfel de tarife și condiții asupra concurenței între diferite moduri de transport, pe de altă parte.
- Consiliul poate să elaboreze prevederi corespunzătoare privind transporturile maritime și aeriene.

Piața internă unică a serviciilor de transport a început să se dezvolte după adoptarea Actului unic, intrat în vigoare la 1 iulie 1987, și după derularea mai

multor afaceri judiciare. Crearea pieței unice marchează un moment de cotitură în politica comună a transporturilor, întrucât măsurile pe care le implică (suprimarea frontierelor, măsuri de liberalizare, inclusiv liberalizarea cabotajului etc.) permit să se răspundă cererii crescânde în domeniul transporturilor și să se combată astfel problemele de congestie și de saturație legate de această creștere.

Liberalizarea transporturilor a ținut însă seama de diferite constrângeri:

- o constrângere socială, pentru a evita ca prestarea liberă de servicii de transport să conducă la deturnarea regulilor naționale cele mai exigente. De aceea, liberalizarea prestării acestor servicii a fost însoțită de o armonizare a condițiilor sociale și a regulilor de exercitare a activităților și a calificărilor;
- o constrângere economică, pentru a evita ca investițiile în infrastructuri să nu fie exploatate de transportatori care nu participă la finanțarea lor (lucru care privește în special transportul rutier);
- o constrângere de securitate a legăturilor, pentru a evita ca introducerea unor factori de concurență să nu pună în cauză continuitatea relațiilor de transport între zone periferice (insulare) și zonele centrale (continentale).

Liberalizarea activităților de transport a fost adaptată la specificitatea fiecărui mod de transport; pentru toate modurile de transport obiectivul era de a trece de la prestarea de servicii de transport internaționale (între două state membre) la cabotaj (transportul într-un alt stat membru).

Politica transporturilor a vizat între altele, trei obiective fundamentale:

- ameliorarea calității transportului, prin punerea la punct de sisteme de transport integrate, exploatând tehnologii avansate, care contribuie, de asemenea, la atingerea obiectivelor privind protecția mediului și securitatea;
- îmbunătățirea funcționării pieței unice, pentru a promova servicii de transport eficiente și comune, garantând alegerea utilizatorilor și păstrând normele sociale (aplicarea strictă a regulilor relative la concurență și ajutorul de stat, desăvârșirea liberalizării transporturilor, eliminarea unor supracapacități structurale, ameliorarea condițiilor de lucru în transporturi etc.);
- dezvoltarea dimensiunii externe, îmbunătățind calitatea legăturilor de transport între UE și țările terțe și favorizând accesul întreprinderilor Comunității pe piețele de transport din alte părți ale lumii.

Parlamentul European, în rezoluția sa, nr. 2000/2171 (COS), privind lărgirea, a chemat țările candidate la aderare să creeze, cât mai curând posibil, o structură administrativă efectivă care să permită aplicarea reală a acquis-ului comunitar în materie de transporturi (prevederile tehnice, fiscale, sociale,

ecologice și de siguranță) și monitorizarea aplicării lor. Perioadele de tranziție și derogările - în caz că sunt necesare - ar trebui să fie scurte, definite clar și justificate. Se arată că nu ar trebui permise perioade de tranziție în cazul standardelor de siguranță și ecologice. O atenție deosebită ar trebui acordată aranjamentelor de twinning, prin care un personal experimentat poate fi pus la dispoziția țărilor candidate.

De asemenea, Parlamentul European subliniază necesitatea terminării și extinderii rețelelor de transport transeuropene, prin care ar trebui ajutate țările candidate să se echipeze cu o infrastructură modernă de transport.

Transportul rutier de bunuri

De la 1 ianuarie 1993, un transportator stabilit într-un stat membru poate să transporte liber bunuri către un alt stat membru. Până la această dată, o astfel de operație trebuia autorizată, fie în baza acordurilor bilaterale, fie în baza unor contingente comunitare. De la data de mai sus, această activitate este asigurată prin respectarea de către întreprinderile de transport de condiții calitative, ceea ce le permite să primească o licență comunitară de transport.

Totuși, această activitate transnațională de transport nu trebuie să conducă la perturbări grave ale piețelor de transport. De aceea, Consiliul a stabilit un sistem de supraveghere, care poate conduce la adoptarea de măsuri de salvagardare a piețelor perturbate. În condițiile unei piețe unice, o întreprindere de transport trebuie să aibă posibilitatea de a face transporturi și într-un alt stat membru (cabotaj). Perspectiva cabotajului a generat temeri privind distorsionarea concurenței. De aceea, cabotajul a fost liberalizat în etape tranzitorii, prin contingente comunitare progresive, începând de la 1 iulie 1990. Intrarea definitivă în vigoare a regimului de cabotaj a fost fixată la 1 iulie 1998. Liberalizarea cabotajului a fost însoțită de măsuri de aplicare a taxelor pentru autostrăzi, pentru a permite taxarea utilizării infrastructurilor, asigurându-se însă ca această taxare să se facă pe o bază nediscriminatorie.

S-a exprimat preocuparea că lărgirea spre est a UE ar putea avea implicații serioase asupra transportului rutier de bunuri. Se estimează că volumul transporturilor între UE și statele din Europa Centrală și de Est ar putea să se dubleze sau să se tripleze în următorii 15 ani, ceea ce reflectă potențialul de creștere a comerțului reciproc. Pe de altă parte, se apreciază că ar exista pericolul înrăutățirii situației competitive a industriei comunitare a transporturilor, în special din cauza disparității în ceea ce privește salariile și costurile sociale între țările din Europa Centrală și de Est și cele din UE.

În scopul contracarării impactului negativ al lărgirii UE spre est, Comitetul Regiunilor din cadrul Comunității a sugerat ca, inițial, să se stabilească un contingent pentru călătoriile între statele din Europa Centrală și de Est și UE, contingent care să se mărească progresiv. După accesivitatea deplină sau în timp de 3-5 ani după accesivitate ar trebui să se introducă gradual cabotajul cu bunuri pentru transportul intern în alte state membre. Numai atunci ar trebui introdusă pe

deplin libertatea de a furniza servicii (Official Journal of European Communities, C148 din 18 mai 2001, pagina 20).

În rezoluția sa nr. 2000/2117 (COS), Parlamentul European a solicitat Comisia ca, în primul rând, să asigure ca, în transportul rutier de bunuri, noile state membre să aplice în mod real legislația Comunității în domeniul forței de muncă, social și fiscal și, în al doilea rând, să prezinte Parlamentului și Consiliului propuneri privind prevenirea distorsionării pieței în UE și țările candidate, din cauza diferențelor de costuri salariale și nesalariale (perioada de tranziție, abordarea graduală).

Totodată, Parlamentul European subliniază că scopul politicii paneuropene de transport trebuie să fie transferarea traficului cu mărfuri spre calea ferată, care este un mijloc de transport mai ecologic.

Transportul rutier de pasageri

Dacă transportul de pasageri între țările membre se putea face cu relativ puține constrângeri, în schimb, transportul într-un stat membru, efectuat de o întreprindere a unui alt stat membru nu era prevăzut de reglementarea comunitară.

Potrivit principiului prestării libere a transportului și ca urmare a anulării reglementării CEE nr. 2454/92 de către Curtea de Justiție, Consiliul a adoptat o nouă reglementare privind cabotajul. Această reglementare definește diferitele tipuri de transport de pasageri, susceptibile de a realiza operații de cabotaj și stabilește liberalizarea serviciilor regulate specializate și ocazionale, precum și a altor servicii regulate începând din iunie 1999.

Pentru a armoniza condițiile de concurență în domeniul transportului rutier de bunuri și de persoane, Comunitatea a adoptat, începând din anii '70, dispoziții vizând armonizarea condițiilor de acces la profesia de transportator în domeniul transporturilor naționale și internaționale și favorizarea exercitării efective a libertății de stabilire a acestor transportatori. Într-un efort de simplificare și de transparență a dreptului comunitar, Consiliul a adoptat o directivă care codifică aceste măsuri.

Pentru a ameliora securitatea rutieră, Comunitatea a adoptat, de asemenea, și continuă să adopte un anumit număr de măsuri.

Transportul feroviar

Politica UE în domeniul transportului feroviar vizează adaptarea căilor ferate comunitare la exigențele pieței unice și sporirea eficacității lor. În acest scop, UE a instituit, pe de o parte, o "licență de exploatare", în vederea uniformizării dreptului de acces la infrastructuri și, pe de altă parte, un sistem ce asigură o alocație nediscriminatorie a capacităților de infrastructură și plata de către utilizatori a totalității costurilor reale a echipamentelor pe care le folosesc.

În cartea sa albă, din iulie 1996, Comisia a definit o strategie pentru revitalizarea căilor ferate comunitare, în special prin însănătoșirea situației lor financiare, prin asigurarea libertății de acces la ansamblul traficului și a serviciilor publice și prin promovarea integrării sistemelor naționale și a aspectelor sociale. De asemenea, Comisia a legiferat în domeniul asigurării securității transportului bunurilor periculoase pe calea ferată.

Prin rezoluția sa nr. 2000/2171 (COS), Parlamentul European solicită Comisia, statele membre și țările candidate să acorde o atenție mai mare transportului feroviar în Europa, ca o parte a politicii de transport, favorabilă protejării mediului. Se arată că UE și țările candidate ar trebui să facă tot posibilul pentru a asigura ca infrastructura feroviară existentă în țările candidate să fie utilizată în mod corespunzător și dezvoltată astfel încât căile ferate să poată supraviețui într-o piață internă europeană mai largă. Înainte de toate, o atenție deosebită ar trebui acordată interoperabilității rețelei de căi ferate. Este necesară restructurarea societăților de căi ferate, în acele țări în care acest lucru nu a avut încă loc, și asigurarea unui acces nediscriminatoriu la infrastructură.

Transportul fluvial

De la 1 ianuarie 1993, transportul fluvial putea beneficia de liberalizarea cabotajului, suprimându-se restricțiile care împiedicau alegerea liberă a transportatorului de către întreprinderile utilizatoare. Piața s-a liberalizat complet de la 1 ianuarie 2000.

Parlamentul European a recomandat ca navigația fluvială să fie inclusă, într-o măsură mai mare, în coridoarele paneuropene de transport. Se relevă că, Dunărea, ca o importantă legătură între Europa de Nord și de Vest și Marea Neagră, și alte căi fluviale de transport transfrontalier ar trebui integrate pe deplin, pe termen lung, în rețelele transeuropene de transport.

Transportul maritim

În iulie 1999, navele UE reprezentau cca 1/3 din tonajul mondial. Se constată însă un transfer crescând al navelor înregistrate în UE spre țările de liberă înmatriculare. La 1 ianuarie 1999, din capacitatea totală de transport maritim a UE 66% era constituită din nave comerciale având pavilionul unei țări terțe, față de 61%, în anul 1997. Atât la nivel european, cât și la nivel mondial, Grecia este de departe țara care a recurs cel mai mult la regimul de liberă înmatriculare, navele sale reprezentând 73% din flota înmatriculată în Cipru și 56% din flota înmatriculată în Malta; numeroase nave grecești sunt înmatriculate în Panama, Liberia și Bahamas.

Prioritățile politicii maritime comune a UE sunt: securitatea, asigurarea de piețe deschise și ameliorarea competitivității.

O serie de patru reglementări adoptate în anul 1986 au constituit cadrul juridic inițial al politicii maritime comune a UE (Reglementările Consiliului nr.

4055/86, 4056/86, 4057/86 și 4058/86). Aceste texte prevăd implementarea principiului prestării libere de servicii, enunță regulile de concurență aplicabile transportului maritim, autorizează măsuri vizând neutralizarea politicilor neloiale în materie de prețuri, aplicate de armatori din țări terțe și stipulează o acțiune coordonată destinată să mențină accesul liber la comerțul maritim.

De la 1 ianuarie 1993 s-a procedat la o liberalizare treptată a cabotajului maritim, potrivit etapelor stabilite în anul 1992. Reglementarea nr. 3577/92 a Consiliului prevede o liberalizare progresivă a cabotajului în Franța, Italia, Grecia, Portugalia și Spania, până la 1 ianuarie 1999. În prezent, Grecia beneficiază, până în anul 2004, de o ultimă excepție de la liberalizarea cabotajului, an în care serviciile regulate de transport de pasageri și serviciile, asigurate de navele cu mai puțin de 650 de tone brute, vor trebui să fie deschise altor operatori din UE.

Cel de-al treilea raport al Comunității privind punerea în aplicare a Reglementărilor Consiliului nr. 3577/92, în perioada 1997-1999 a fost adoptat la 24 februarie 2000. În virtutea dispozițiilor acestei reglementări, Comisia a deferit Franța la Curtea de Justiție a UE, întrucât această țară nu autorizează decât navele naționale pentru transportul de bunuri între porturile franceze.

În anii 1998 și 1999, Comunitatea a revizuit regulile privind regimurile de securitate, de înmatriculare și de formare a personalului maritim, în vederea armonizării lor cu normele internaționale în vigoare (directivele nr. 98/18/CE, 98/25/CE, 98/35/CE, 98/41/CE, 1999/35/CE a Consiliului și Directiva nr. 1999/19/CE a Comisiei). La 4 aprilie 2001, Parlamentul European și Consiliul au adoptat Directiva 2001/25/CE privind nivelul minim de formare a marinarilor, care ameliorează Directiva nr. 98/35/CE.

Regulile relative la aplicarea legislației privind concurența la transporturile maritime datează din anul 1986 (Reglementarea Consiliului nr. 4056/86). Aceste reguli acordă o excepție în bloc de la politica concurenței, pentru unele practici ale conferințelor maritime. O altă derogare în bloc a fost pusă în aplicare în anul 1995, pentru o durată de 5 ani, și vizează aplicarea articolului 81.3 a Tratatului CE la unele categorii de acorduri, decizii și practici concertate între companii asigurând transportul maritim regulat (consorții). Articolul 81.3 al Tratatului ce instituie Comunitatea Europeană prevede posibilitatea neaplicării interdicției unor măsuri anticoncurențiale ale întreprinderilor, în anumite condiții. Această derogare a fost prelungită.

În anul 1998, Comisia a condamnat un număr de acorduri încheiate în cadrul Trans-Atlantic Conference Agreement (TACA) privind sistemul de fixare a prețurilor, care constituiau o limitare a concurenței, incompatibilă cu articolul 81.1 al Tratatului CE și a aplicat o amendă de 273 mil. euro membrilor TACA pentru abuzul de poziție dominantă.

Reducerea considerabilă a numărului navelor sub pavilion național a determinat diferite state membre să lanseze programe de ajutor de stat pentru serviciile de transport maritim. În principiu, ajutorul de stat nu poate fi acordat decât navelor sub pavilion național și nu poate fi pus în aplicare decât pentru a

prezerva ocuparea forței de muncă în Comunitate, a menține cunoștințele în materie de viață maritimă și a ameliora calificările. Degrevările fiscale sunt considerate ca un ajutor de stat și ar trebui limitate la activitățile maritime. Cu titlu excepțional, ajutorul de stat destinat reducerii costurilor salariale poate fi considerat compatibil cu principiile pieței comune, dacă reduce costurile și povara fiscală impuse armatorilor și marinarilor Comunității la niveluri comparabile cu cele care există în restul lumii. O altă abordare reglementară face apel la sistemul de “pavilion bis”, care permite conservarea pavilionului național și mai multă suplețe pentru armarea navelor (posibilitatea de a folosi marinari de altă naționalitate nebeneficiind de condițiile de remunerare în vigoare în țară). Mai multe state membre (Danemarca, Franța, Germania, Italia, Spania) au adoptat sistemul “pavilionului bis”.

Prin Rezoluția nr. 2000/2171 (COS), Parlamentul European consideră că, în vederea creării celei mai mari flote din lume, ar trebui luate măsuri pentru promovarea atât a dezvoltării unei administrații moderne a statului de pavilion, cât și a controlului efectiv al statului de port. De asemenea, subliniază necesitatea aplicării celor mai înalte standarde posibile privind siguranța și protecția mediului.

Transporturile aeriene

Uniunea Europeană a liberalizat progresiv transporturile aeriene intracomunitare, creând o veritabilă piață unică a acestor transporturi. Această liberalizare s-a efectuat în trei etape (1 ianuarie 1988, 1 noiembrie 1990 și 1 ianuarie 1993).

Cel de-al treilea “pachet aerian” de liberalizare, intrat în vigoare cu începere de la 1 ianuarie 1993, a prevăzut în principal următoarele:

- fixarea liberă a tarifelor (cu posibilitatea de intervenție în cazul unui tarif de bază excesiv în raport cu costurile suportate sau în cazul unei tendințe persistente de scădere a tarifelor aeriene);
- acces total la legăturile internaționale și naționale în interiorul UE, inclusiv legăturile între state, altele decât statele în care transportatorul este înregistrat (cu excepția insulelor grecești și insulelor Azore);
- autorizarea, fără excepții, a cabotajului începând cu aprilie 1997 (liberalizarea cabotajului s-a efectuat în cursul unei perioade de tranziție);
- modalitățile de aplicare a regulilor concurenței la întreprinderile de transport aerian (excepție de la aceste reguli făcând o anumită coordonare a orarelor, consultările asupra tarifelor, atribuirea de creneluri orare pentru aeroporturi, punerea în comun a sistemelor informatizate de rezervare, exploatarea în comun a noilor legături cu trafic redus);
- libertatea totală de a crea o companie aeriană, pe baza unei licențe unice de transport aerian, eliberate conform unor condiții uniforme în întreaga Uniune Europeană.

Comunitatea a adoptat reglementări privind stabilirea de standarde comune de navigabilitate a aeronavelor, acceptarea reciprocă a licențelor personalului pentru a exercita funcțiuni în aviația civilă, securitatea aeriană, piața asistenței în escală etc. Piața unică comunitară în domeniul transportului aerian nu cuprinde numai UE, ci și țările participante la Acordul privind Spațiul Economic European (Norvegia, Islanda și Liechtenstein), urmând să includă și țările candidate la aderarea la UE, cu care s-a negociat un acord multilateral privind spațiul aerian european comun. Acest acord prevede deschiderea reciprocă a piețelor aeriene între țările participante, preconizându-se intrarea sa în vigoare, înainte de aderarea la UE a țărilor candidate. Ungaria a declarat însă că cererea UE de a se liberaliza aviația civilă înainte de lărgirea Comunității nu este justificată și că nu-și va deschide piața aeriană decât după aderarea la UE, solicitând o perioadă de tranziție până în anul 2005.

Liberalizarea transportului aerian în UE s-a dovedit benefică: concurenții sunt în prezent mai numeroși și de anvergură mai mare, consumatorii dispun de servicii mai bune și la prețuri mai scăzute.

Insuficiența și costul ridicat al infrastructurilor aeroportuare și aglomerarea spațiului aerian sunt principalii factori care împiedică o întărire a concurenței și afectează competitivitatea sectorului serviciilor aeriene.

Companiile aeriene europene sunt relativ fragile, pe plan financiar, în raport cu principalii concurenți. În ultimii ani, Comisia UE a aplicat o singură dată o măsură de ajutor de stat, care a favorizat restructurarea și privatizarea unui mare număr de companii de stat care exploatează linii internaționale. Condițiile legate de ajutor au fost riguros controlate, iar Comisia nu are intenția de a autoriza un alt ajutor pentru restructurare. Se estimează că, în perioada 1990-1996, companiile care exploatează zboruri internaționale au beneficiat de un ajutor de peste 9 miliarde USD.

Piața transporturilor aeriene între UE și țările terțe este reglementată de acorduri bilaterale, care limitează drepturile de trafic.

Rețele transeuropene

Tratatul instituind Comunitatea Europeană prevede că, în vederea atingerii obiectivelor privind realizarea unei piețe unice și întărirea coeziunii economice și sociale, Comunitatea va contribui la crearea de rețele transeuropene în domeniul transporturilor, telecomunicațiilor și infrastructurilor energetice. În cadrul unui sistem de piețe deschise și competitive, Comunitatea va promova interconectarea și interoperativitatea piețelor naționale, ca și accesul la astfel de rețele. Se va ține seama, în particular, de necesitatea de a lega insulele, regiunile fără litoral și periferice de regiunile centrale ale Comunității (Art. 154).

În decembrie 1992, Comisia a prezentat o carte albă privind dezvoltarea viitoare a politicii comune a transporturilor, în care se angajează, în special, să promoveze rețelele transeuropene de transport, favorizând legăturile statelor

membre (interconexiunea) și interoperabilitatea între rețele respectând constrângerile legate de mediu. Această politică privind rețelele transeuropene are drept obiectiv global transformarea celor 15 rețele naționale într-o singură rețea unică, de dimensiuni europene.

La reuniunea europeană la nivel înalt de la Essen s-au selecționat 14 proiecte prioritare. Accentul s-a pus pe soluțiile de înlocuire a transportului rutier (80% din investiții au fost destinate construcției de căi ferate și 9% legăturilor de cale ferată-drumuri).

Agenda 2000 a reafirmat necesitatea de a continua proiectele privind rețelele transeuropene și a sugerat lărgirea ajutorului financiar pentru transporturile combinate și pentru transporturile inteligente. Totodată, se subliniază importanța acestor rețele în contextul procesului de lărgire a UE. Apare necesar ca, în rețelele transeuropene, să fie încorporate legături adiționale cu țările candidate la aderare.

Comisia Europeană a adoptat, la 18 iulie 2001, un comunicat definind orientările politice ale viitoarei Cărți albe privind politica comunitară a transporturilor, până în anul 2010. Principalele prevederi ale acestei Cărți albe ar fi favorizarea dezvoltării căilor ferate, a transporturilor maritime și fluviale, precum și limitarea impactului creșterii transporturilor asupra mediului, iar cele mai importante inovații propuse: armonizarea taxelor asupra carburanților, posibilitatea finanțării încrucișate între căile ferate și transportul rutier și integrarea costurilor "externe" (ecologice sau sociale) în tarifele de acces la infrastructuri.

Serviciile audiovizuale

Serviciile audiovizuale (radiodifuziunea, emisiunile de televiziune, cinematograful) constituie un sector, a cărui pondere economică a crescut în decursul anilor și a cărui miză socială și culturală este importantă.

Cu toate acestea, un timp îndelungat (până în anii '80), intervențiile Comunității au rămas marginale în acest sector. În Tratatul de la Roma, din anul 1957, nu s-a prevăzut o competență veritabilă a Comunității în politica audiovizualului. Această competență s-a dezvoltat însă în mod treptat. Odată cu Tratatul asupra UE, intrat în vigoare în anul 1993, sectorul audiovizual este menționat în mod explicit în articolul 151 al Tratatului, instituind Comunitatea Europeană, care se referă la cultură: acțiunea Comunității poate "sprijini și completa acțiunea statelor membre", între altele, în domeniul "creației artistice și literare, inclusiv în sectorul audiovizual". În afară de aceasta, "Comunitatea ține cont de aspectele culturale în acțiunea sa privind alte dispoziții ale prezentului tratat". Această dispoziție are implicații mai importante pentru producția cinematografică și de televiziune.

În materie de audiovizual, acquis-ul comunitar constă în furnizarea și circulația liberă a serviciilor audiovizuale în UE, precum și în promovarea industriei audiovizuale proprii în piața internă unică.

Cadrul juridic al serviciilor de radiodifuziune televizuală pe piața internă este enunțat în Directiva “Televiziunea fără frontiere” (Directiva nr. 89/522/CE a Consiliului din 3 octombrie 1989, modificată de Parlamentul European și Directiva nr. 97/36/CE a Consiliului din 30 iunie 1997). Adoptată în anul 1989, această directivă, care a fost revizuită în anul 1997, ținând seama de evoluția tehnologiei și a pieței, este foarte importantă, întrucât prevede, la nivel european, dispoziții pentru a se asigura circulația liberă în Comunitate a emisiunilor de televiziune, emanând de la statele membre, spre a permite rezidenților din CE să aibă acces la toate programele CE, grație tehnologiilor de retransmitere prin cablu și prin satelit. Directiva “Televiziunea fără frontiere” prevede:

- circulația liberă a programelor de televiziune între statele membre;
- promovarea producției și distribuției de opere audiovizuale europene (fixând o cotă minimă de difuzare pentru operele europene și cele ale producătorilor independenți);
- normele de bază în domeniul publicității la televiziune;
- protecția minorilor și dreptul la răspuns.

Articolul 4 al acestei Directive stipulează că, de fiecare dată când acest lucru este realizabil, organismele de radiodifuziune televizuală ar trebui să rezerve operelor europene o proporție majoritară din timpul lor de difuziune, exclusiv timpul consacrat informațiilor, manifestărilor sportive, publicității și serviciilor de teletext și teleshopping. În același timp, articolul 5 al Directivei dispune ca aceste organisme să rezerve 10% din timpul lor de antenă sau din bugetul lor de programare operelor europene emanând de la producători independenți. Aceste proporții ar trebui să fie atinse progresiv, iar statelor membre li se recomandă să informeze Comisia asupra aplicării dispozițiilor susmenționate la fiecare 2 ani.

Directiva “Televiziunea fără frontiere” va fi din nou revizuită până în anul 2003, având în vedere dezvoltările tehnologice și serviciile oferite de digitalizare.

Protocolul privind sistemul public de radiodifuziune în statele membre, anexat la Tratatul de la Amsterdam, intrat în vigoare la 1 mai 1999, confirmă voința acestor state de a sublinia rolul serviciului public de radiodifuziune, care este direct legat de nevoile democratice, sociale și culturale ale fiecărei societăți și de necesitatea de a prezerva pluralismul în domeniul mijloacelor de informare în masă. Se recunoaște dreptul fiecărui stat membru de a-și defini și organiza serviciul public de radiodifuziune, în condițiile pe care le consideră cele mai potrivite, atribuindu-i misiunile pe care le apreciază indicate pentru a răspunde interesului general.

Tratatul nu afectează competența statelor membre de a finanța serviciul public de radiodifuziune, în măsura în care această finanțare este destinată îndeplinirii misiunilor serviciului public pe care le definesc. Finanțarea în cauză nu trebuie să altereze condițiile schimburilor și concurenței în Comunitate într-o măsură contrară interesului comun.

Programele MEDIA ("Măsuri pentru a încuraja dezvoltarea industriei audiovizuale") constituie o componentă importantă a politicii audiovizuale a Comunității. Aceste programe prevăd dispoziții vizând susținerea industriei europene a filmului și a programelor de televiziune, având drept scop să facă această industrie mai competitivă și mai capabilă să satisfacă nevoile unui număr crescând de companii de televiziune. Primul program MEDIA I, creat pentru încurajarea dezvoltării industriei audiovizuale europene, a fost adoptat de Consiliu în decembrie 1990 și a primit o dotare de 200 mil. ECU pentru o perioadă de cinci ani (1991-1995). Programul MEDIA II (1996-2000) a prevăzut 45 mil. ECU pentru formarea de profesioniști în sectorul audiovizual și 265 mil. ECU pentru dezvoltarea de proiecte de producție și distribuție de produse audiovizuale. Programul MEDIA Plus (2001-2005) prevede 50 mil. euro pentru formarea de specialiști în domeniul audiovizual și 350 mil. euro pentru dezvoltarea și distribuția de lucrări audiovizuale europene. Acest program are în vedere, printre altele, sprijinirea distribuirii transnaționale a filmelor și a producțiilor audiovizuale europene.

În cadrul Acordului General privind Comerțul cu Servicii (GATS), administrat de OMC, UE și statele sale membre și-au menținut libertatea de acțiune în sectorul audiovizual, pentru a conserva diversitatea culturală și lingvistică europeană. În cadrul GATS, UE și statele sale membre nu și-au asumat angajamente în domeniul serviciilor audiovizuale și au exceptat acest domeniu de la aplicarea clauzei națiunii celei mai favorizate, prevăzută de GATS.

2. SITUAȚIA SERVICIILOR ÎN ROMÂNIA

Locul sectorului servicii în economia românească postsocialistă a cunoscut o tendință de ameliorare. Ponderea serviciilor în PIB a crescut de la 25,5% în anul 1989, la 45,4% în anul 2000 (dacă se includ și construcțiile în sectorul servicii, ponderea acestui sector în PIB în anul 2000 reprezenta 50,2%). De asemenea, ponderea serviciilor în forța de muncă ocupată a sporit de la 20% în anul 1989, la 30,5% în anul 1997.

Cu toate acestea, decalajele dintre țara noastră și majoritatea țărilor europene, în ceea ce privește dezvoltarea serviciilor, s-au menținut și chiar s-au accentuat. România are o pondere mai mică a forței de muncă ocupată în sectorul serviciilor și a PIB obținut în acest sector, atât față de UE, cât și față de unele țări din Europa Centrală și de Est (serviciile în UE contribuie cu peste 2/3 la PIB și la ocuparea forței de muncă; în Ungaria, de exemplu, în anul 1996, ponderea serviciilor în forța de muncă ocupată era de 59,1%, iar în PIB de 62,7%).

În domeniul serviciilor, sectorul privat este deja dominant, revenindu-i, în anul 1999, cca 3/4 din valoarea adăugată în acest domeniu.

Paralel cu privatizarea serviciilor, s-au întreprins măsuri de liberalizare a acestora. România asigură accesul liber și nediscriminatoriu al băncilor străine pe piața sa, cu respectarea reglementărilor prudențiale. De la 1 ianuarie 2003, țara noastră va deschide pentru competiție piața românească pentru telefonie fixă și a deschis deja piața pentru telefonie mobilă celulară.

România ocupă un loc foarte modest în comerțul mondial cu servicii. În anul 1999, ponderea României în comerțul internațional cu servicii a reprezentat numai cca 0,1%. Este însă de remarcat că, în unele subsectoare de servicii, România a deținut un loc întrucâtva mai important pe plan mondial, situându-se printre primii 20 furnizori sau importatori de servicii din lume.

Astfel, în anul 1995, țara noastră, cu un export de 137 mil. USD, a ocupat locul 16 în exportul mondial de servicii de construcții, deținând o pondere de 0,4% în acest export. În același an, țara noastră, cu un export de 2 mil. USD, s-a situat pe locul al 20-lea pe plan mondial la exportul de servicii informatice și de informare. În domeniul exportului de servicii personale, culturale și recreative, România, cu un export de 40 mil. USD, s-a situat, în anul 1995, pe locul 17 în lume, deținând o pondere de 0,4% în exportul mondial de astfel de servicii.

În calitate de importatoare de servicii financiare, țara noastră ocupa, în anul 1995, locul al 20-lea în lume, efectuând un import de astfel de servicii în valoare de 72 mil. USD, ceea ce a reprezentat 0,4% din importul mondial de servicii financiare. În ceea ce privește importul de servicii personale, culturale și recreative, România, cu un import de 25 mil. USD în anul 1995, a ocupat locul 19 în lume, revenindu-i 0,2% din importul mondial de astfel de servicii.

În ansamblu, România este o țară net importatoare de servicii, după cum rezultă din tabelul de mai jos, dar în cazul serviciilor de comunicații, construcții, asigurări și de servicii personale, culturale și recreative a fost net exportatoare, cel puțin în anul 1995.

Comerțul cu servicii al României

- mil. USD -

Categorია de servicii	1999*			2000*		
	Export	Import	Sold	Export	Import	Sold
Total servicii, din care:	1.367	1.786	- 419	1.754	1.992	- 238
- servicii de transport	536	571	- 35	652	666	- 14
- servicii de turism	252	402	- 150	359	420	- 61
- alte servicii	579	813	- 234	743	906	- 163

Notă: * Date provizorii.

Sursa: Banca Națională a României, Buletin lunar nr. 12/2000.

O anomalie o constituie faptul că, țara noastră este net importatoare de servicii turistice, deși dispune de un important potențial de dezvoltare în acest domeniu. De aceea, promovarea turismului în România constituie o prioritate națională.

Este de observat faptul că, în ultimii trei ani, deficitul balanței externe a serviciilor s-a diminuat de la 654 mil. USD în anul 1997, la 238 mil. USD în anul 2000.

România dispune de posibilități considerabile pentru dezvoltarea serviciilor și sporirea participării sale la comerțul internațional cu servicii. Punerea în valoare a acestor posibilități ar permite transformarea României într-o țară net exportatoare de servicii și ar contribui la absorbția în sectorul serviciilor a unei părți a forței de muncă disponibilizate, ca urmare a procesului de restructurare a economiei naționale.

România a participat activ la negocierea Acordului general privind comerțul cu servicii (GATS), în cadrul Rundei Uruguay, și la negocierile care au avut loc privind comerțul cu servicii, după această Rundă.

Țara noastră și-a adus contribuția la convenirea textului GATS și a anexelor sale și a purtat negocieri bilaterale cu UE, SUA, Canada, Austria și Elveția privind stabilirea listei sale de angajamente specifice inițiale, privind accesul pe piața românească a furnizorilor străini de servicii și aplicarea față de aceștia a tratamentului național.

Folosindu-se statutul României de țară în tranziție și, în același timp, de țară în curs de dezvoltare, s-a obținut ca lista de angajamente specifice inițiale a țării noastre să cuprindă un număr mai restrâns de subsectoare de servicii și să prevadă angajamente mai reduse decât cele ale țărilor dezvoltate.

În lista de angajamente specifice inițiale ale României nu au fost incluse serviciile la care urmau să se adopte legislații conforme cu cerințele unei economii de piață (serviciile de educație, sănătate, cercetare-dezvoltare, publicitate etc.) și serviciile la care exista "de facto" un monopol de stat sau se preconiza la acea dată instituirea "de jure" a unui astfel de monopol (transporturile feroviare, serviciile poștale, telecomunicațiile de bază – telefonia vocală, telegraful și telexul, comercializarea armamentului, a munițiilor, a explozibililor, a stupefiantelor și a medicamentelor care conțin astfel de substanțe, a produselor de tutun pentru țigarete, a alcoolului și a băuturilor alcoolice distilate).

În faza finală a negocierilor, țara noastră a retras ofertele sale de angajamente specifice inițiale, privind transporturile maritime și serviciile audiovizuale, întrucât în aceste două domenii nu s-a putut ajunge la un acord în cadrul Rundei Uruguay, convenindu-se ca negocierile în domeniile respective să fie reluate după încheierea Rundei.

Angajamentele specifice inițiale ale țării noastre s-au înscris în prevederile legislației în vigoare la data negocierilor. Aceste angajamente implică, de fapt, numai obligația de a nu înrăutăți regimul, aplicat în momentul negocierilor, față de furnizorii străini de servicii și serviciile pe care le livrează, în cazul serviciilor figurând pe lista de angajamente a României. În consecință, aplicarea angajamentelor specifice, asumate de România în cadrul GATS, nu a presupus modificarea legislației în vigoare la data negocierilor.

Este de remarcat că o serie de cereri ale partenerilor de negociere nu au putut fi satisfăcute, din cauza absenței legislației adecvate în momentul negocierilor (cererile UE, Elveției și SUA privind liberalizarea serviciilor juridice, solicitările SUA și UE vizând asumarea de angajamente relative la serviciile de expertiză contabilă, audit, consultanță fiscală etc.).

Lista de angajamente specifice inițiale ale României cuprinde, în afară de angajamentele privind diferite categorii de servicii, așa-numitele angajamente orizontale, care se aplică tuturor serviciilor incluse în această listă. Aceste angajamente orizontale prevăd anumite limitări cu caracter general, privind prezența comercială în România a persoanelor juridice și fizice străine, furnizarea de servicii (dreptul de proprietate asupra pământului, participarea la administrarea și auditul societăților comerciale, participarea investitorilor străini la privatizarea societăților comerciale, intrarea și șederea temporară în România numai a persoanelor fizice, folosite în posturi de conducere și de experți, pentru realizarea investițiilor străine în România în domeniul serviciilor).

În afară de angajamentele luate cu prilejul negocierii GATS, România și-a asumat angajamente suplimentare în cadrul negocierilor sectoriale, privind comerțul cu servicii, care au avut loc după Runda Uruguay. Astfel, în cadrul negocierilor relative la telecomunicațiile de bază, țara noastră și-a luat angajamente importante de liberalizare în acest sector, corelate cu angajamentele similare, prevăzute în Acordul de Asociere a României la UE, iar în cursul negocierilor privind serviciile financiare a completat angajamentele sale în

domeniul bancar și al asigurărilor, cu angajamente privind serviciile de valori mobiliare, domeniu în care s-a adoptat o legislație națională, după încheierea Runderi Uruguay.

În prezent, România participă la noua rundă de negocieri privind comerțul cu servicii, lansată în cadrul OMC în anul 2000, concertându-și poziția cu cea a UE, în perspectiva aderării la această Uniune.

3. STADIUL ADOPTĂRII DE CĂTRE ROMÂNIA A ACQUIS-ULUI COMUNITAR ÎN DOMENIUL SERVICIILOR

Privire de ansamblu

România a realizat progrese importante în domeniul armonizării legislației sale cu acquis-ul comunitar privind serviciile. Raportul Comisiei Europene pe anul 2000 privind progresele României pe calea aderării la UE remarcă faptul că legislația bancară a țării noastre a atins, în general, un grad înalt de compatibilitate cu acquis-ul comunitar. Astfel, România nu aplică restricții privind stabilirea de bănci străine, în afară de respectarea cerințelor prudențiale normale.

Același raport apreciază că Legea nr. 32 din 3 aprilie 2000, privind societățile de asigurare și supravegherea asigurărilor, este, într-o largă măsură, conformă cu acquis-ul comunitar. Grație cerințelor mai ridicate privind capitalul acestor societăți, noua lege va contribui la consolidarea sectorului asigurărilor, care este caracterizat printr-un număr relativ mare de companii relativ mici și insuficient capitalizate.

În domeniul telecomunicațiilor și tehnologiei informației, țara noastră a întreprins acțiuni importante vizând adoptarea acquis-ului comunitar. Majoritatea serviciilor de telecomunicații au fost deja liberalizate. La 1 ianuarie 2003 se va realiza liberalizarea deplină a acestor servicii, urmând ca, la data menționată, să se elimine ultimele restricții privind telefonia vocală și furnizarea de linii închiriate. Piața tehnologiei informației este complet liberalizată.

În materie de transporturi, majoritatea prevederilor aplicabile ale acquis-ului comunitar au fost transpuse în legislația românească și sunt aplicate. România a solicitat unele perioade de tranziție, după aderare, pentru implementarea unor aspecte ale acquis-ului privind transporturile și o derogare de la acesta.

De asemenea, țara noastră a înregistrat rezultate notabile privind punerea în concordanță a legislației sale cu acquis-ul comunitar în materie de servicii audiovizuale. Legea viitoare privind audiovizualul și deciziile Consiliului Național al Audiovizualului vor asigura conformitatea deplină a legislației românești cu acquis-ul comunitar în domeniu.

Raportul sus-menționat al Comisiei Europene reliefează, în același timp, unele carențe privind procesul de aliniere a legislației românești la acquis-ul comunitar și punerea în aplicare a acestui acquis, și anume:

- În ceea ce privește dreptul de a furniza servicii, legislația română discriminează cetățenii UE, care nu au o rezidență în România;
- Juriștii și firmele juridice din UE, care operează în România, sunt discriminați (sunt restricții privind prezența comercială în România a

firmelor juridice străine și a persoanelor fizice străine, furnizoare de servicii juridice);

- Implementarea efectivă a legislației românești care preia acquis-ul bancar nu este pe deplin asigurată;
- Armonizarea cu acquis-ul comunitar privind valorile mobiliare se află încă într-un stadiu incipient; criza recentă a celui mai mare fond de investiții – FNI – pune în evidență cadrul legislativ și capacitatea administrativă nesatisfăcătoare în acest domeniu;
- Aplicarea legislației privind adoptarea acquis-ului comunitar în domeniul transportului va fi de durată și complexă, iar România va trebui să vegheze pentru a aloca resurse financiare suficiente în vederea implementării directivelor UE în materie de transporturi, care implică investiții importante;
- Dezvoltarea în România a unei piețe dinamice și competitive a telecomunicațiilor este încă împiedicată de caracterul inadecvat al cadrului reglementar și exercitarea de către stat a funcției de reglementare într-un mod care nu este clar și eficient; o acțiune urgentă este necesară pentru asigurarea deschiderii pentru competiție a pieței pentru telefonia fixă de la 1 ianuarie 2003;
- Legislația existentă în România nu este încă pe deplin aliniată la acquis-ul comunitar în domeniul serviciilor audiovizuale; țara noastră trebuie încă să finalizeze acest proces de aliniere, pentru ca obligațiile sale în cadrul GATS să nu constituie un obstacol în calea adoptării depline și implementării acquis-ului în acest domeniu, la data aderării sale la UE.

Se impune adoptarea de urgență de măsuri pentru soluționarea problemelor sus-menționate, semnalate de Comisia Europeană.

Serviciile financiare

Serviciile bancare

Raportul Comisiei Europene pe anul 2000, privind progresele României pe calea aderării la UE, a constatat că legislația română privind băncile a atins un grad ridicat de compatibilitate cu acquis-ul comunitar, dar a apreciat că aplicarea efectivă a acestei legislații nu ar fi pe deplin asigurată. Noua lege privind activitățile bancare (Legea nr. 58/1998) transpune în legislația națională angajamentele asumate de România în cadrul negocierilor din OMC relative la serviciile financiare, încheiate la 12 decembrie 1997, angajamente potrivit cărora nu există nici un fel de restricții la stabilirea unei bănci străine în țara noastră, în afară de respectarea măsurilor prudentiale, stabilite de BNR.

În România, gradul de bancarizare este scăzut, ca urmare a dispariției mai multor instituții de profil în ultimii ani. Avem 40 de bănci, iar totalul activelor

bancare abia atinge 10 miliarde USD. Se estimează însă că, până în anul 2005, sectorul bancar se va consolida, va crește gradul de bancarizare, iar activele bancare vor spori până la 18 miliarde USD.

Legea nr. 58/1998 (Legea bancară) este în mare măsură armonizată cu prevederile directivelor comunitare 77/780/CEE (prima Directivă bancară) și 89/646/CEE (a doua Directivă bancară). Totodată, cea mai mare parte a reglementărilor prudențiale emise de BNR sunt, în general, compatibile cu prevederile directivelor comunitare, procesul de armonizare deplină fiind în curs de desfășurare. Sistemul contabil aplicabil băncilor este, în general, armonizat cu standardele europene în materie.

Rolul de supraveghere a BNR a fost întărit, prin elaborarea unui nou statut al acesteia (Legea nr. 83/1998) și adoptarea noilor legi privind activitățile bancare (Legea nr. 58/1998) și falimentele băncilor (Legea nr. 83/1998).

Activitatea bancară nu se situează însă, până în prezent, la nivelul necesităților economiei și la standardele UE. În pofida creșterii ponderii sectorului privat, băncile de stat dețin în continuare un rol important în sistemul bancar român. La data de 31 decembrie 1999, ponderea fondurilor proprii ale băncilor cu capital majoritar de stat, care au înregistrat un nivel pozitiv al acestora (BCR, EXIMBANK și CEC) în totalul fondurilor proprii pe sistemul bancar, era de 66,7% (Banca Agricolă a înregistrat un nivel negativ de 17,13%). De asemenea, la aceeași dată, băncile cu capital majoritar de stat (BCR, Banca Agricolă, EXIMBANK și CEC) dețineau împreună 50,19% din totalul activelor, 39,84% din totalul creditelor acordate și 52,38% din totalul depozitelor atrase în sistemul bancar. Situația financiară a băncilor de stat s-a deteriorat din cauza creditelor neperformante acordate și a mediului nefavorabil pentru operatorii economici.

Valoarea totală a creditelor acordate de bănci la finele anului 1999 se situa la numai 10,1% din PIB. Activitatea băncilor este concentrată mai mult pe cumpărarea și vânzarea de titluri de stat și pe operațiuni speculative pe piețele monetare și valutare, care compensează pierderile din creditele neperformante și nivelul redus de finanțare a operațiunilor economice. Creditele pe termen mediu și lung nu sunt suficient de dezvoltate, atât din cauza absenței băncilor de investiții, cât și a efectului politicilor macroeconomice.

De asemenea, Raportul menționat al Comisiei Europene apreciază că, după cum arată crizele recente din sistemul bancar românesc, este necesar să se depună eforturi sporite pentru stabilirea unui sistem eficient de reglementare pentru bănci.

În vederea remedierii situației s-au adoptat măsuri pentru consolidarea și creșterea eficienței sistemului bancar, precum și pentru privatizarea acestuia. Printre aceste măsuri menționăm:

- crearea Oficiului pentru valorificarea creanțelor bancare, în vederea accelerării recuperării acestor creanțe;

- introducerea de către BNR, în anul 1999, a unui sistem de avertizare timpurie asupra dificultăților băncilor, completat cu un sistem standard de rating bancar, în cadrul căruia fiecărei bănci i se atribuie un rating reflectând situația sa financiară;
- constituirea, în februarie 2000, de către BNR a unui centru de informare privind riscurile din activitatea de creditare, care permite băncilor să obțină informații relative la solicitanții de credite;
- includerea, în iunie 2000, a cooperativelor de credit în sistemul de supraveghere prudențială al BNR;
- privatizarea a trei mari bănci de stat (Banc Post, Banca Română pentru Dezvoltare și Banca Agricolă) și pregătirea privatizării BCR.

De asemenea, se are în vedere:

- restructurarea EXIMBANK în scopul stimulării exportului și îmbunătățirii indicatorilor de performanță ai băncii, precum și restructurarea CEC, în vederea privatizării;
- finalizarea, până în anul 2004, a procesului de liberalizare a contului de capital (în prezent, deschiderea de conturi și utilizarea resurselor valutare în afara țării de către persoane fizice sau juridice române se face cu permisiunea BNR);
- îndeplinirea acestui obiectiv, care constituie o condiție pentru aderarea la UE, ar permite mobilizarea de mai multe resurse în sistemul bancar românesc.

Servicii de asigurare

Piața asigurărilor din România este considerată ca fiind o piață mică (în anul 2000, primele brute de asigurare încasate au reprezentat numai 261,3 mil. USD). Rata de penetrare a asigurărilor în România este mai mică de 1%, fiind sub cea din țările vecine și cu mult sub rata din UE, de aproape 5%. În privința primelor de asigurare plătite pe locuitor, România se menține pe un loc codaș între țările candidate la aderarea la Comunitate, cu numai 12,5 USD/locuitor față de 20 USD/locuitor în Bulgaria (în SUA, în anul 1997, primele de asigurare plătite pe locuitor au fost de 1250 USD). Factorii de frânare a dezvoltării pieței asigurărilor sunt nivelul scăzut de educație a populației în domeniul asigurărilor și veniturile reduse pe locuitor.

Piața asigurărilor din țara noastră are însă un potențial considerabil de dezvoltare. În perioada 1993-1999, această piață a înregistrat un ritm mediu de creștere de 14% pe an, iar în anul 2000, o creștere de 11,7%, în special datorită asigurărilor de viață, care au crescut cu 55%.

În anul 2000, pe piața asigurărilor de viață, care este încă într-o fază incipientă, s-au colectat prime brute de asigurare în valoare de 42,6 mil. USD,

adică 16,3% din totalul primelor de asigurare, față de 11,8% în anul 1999 și 8,2% în anul 1998.

Pe piața asigurărilor din România operează, în prezent, 73 de societăți de asigurare, ceea ce se consideră că ar fi un număr prea mare, în raport cu dimensiunea pieței. Piața se caracterizează însă printr-un grad relativ mare de concentrare. Primele patru societăți, în privința cotei de piață – ASIROM, OMNIASIG, ALLIANZ ȚIRIAC și ING NEDERLANDEN – dețin peste 55% din piața națională, iar primele 10 societăți de asigurare au încasat peste 80% din primele brute de asigurare.

Piața asigurărilor din țara noastră s-a întărit sub raportul capitalizării. În prezent, capitalul social cumulat în sectorul asigurărilor este de aproape 74 mil. USD, cu peste 37% mai mult decât în anul 1999 și mai mult decât dublul nivelului din anul 1998. Cota capitalului străin, de peste 33 mil. USD, în anul 2000 (45% din capitalul social cumulat), s-a dublat în cursul ultimilor doi ani.

Legislația privind asigurările, adoptată imediat după anul 1989, prevedea o serie de restricții privind accesul asigurătorilor străini pe piața românească. Astfel, Legea nr. 47/1991 privind constituirea, organizarea și funcționarea societăților comerciale din domeniul asigurărilor stipula următoarele restricții în această privință:

- constituirea societăților comerciale, cu participare străină, în domeniul asigurărilor se face numai prin asociere cu persoane fizice sau juridice române;
- în cazul serviciilor de asigurare de viață și altele decât de viață, reprezentanțele societăților comerciale străine și ale asociațiilor asigurătorilor străini pot încheia contracte de asigurare, după caz, numai cu persoane juridice sau fizice străine sau pentru bunuri proprietate ale acestora;
- agențiile de intermediere nu pot încheia contracte de asigurare pentru persoane juridice sau fizice române sau pentru bunuri proprietate ale acestora;
- în cazul serviciilor auxiliare de asigurare (inclusiv brokeraj și servicii de agenturare), reprezentanțele societăților comerciale străine și ale asociațiilor asigurătorilor străini pot încheia numai: a) contracte de asigurare și reasigurare cu persoane juridice și firme străine sau pentru bunuri proprietate ale acestora; b) contracte de reasigurare cu societăți române de asigurare, de asigurare și reasigurare și de reasigurare;
- contracte de asigurare și de reasigurare cu persoane juridice și fizice străine sau pentru bunuri proprietate ale acestora;
- contracte de reasigurare cu societăți române de asigurare, de asigurare-reasigurare și de reasigurare.

Restricțiile sus-menționate figurează și în lista de angajamente a României din GATS privind serviciile de asigurare.

În aprilie 2000, Parlamentul României a adoptat Legea nr. 32 privind societățile de asigurare și supravegherea asigurărilor (publicată în Monitorul Oficial al României nr. 148 din 10 aprilie 2000), care abrogă Legea nr. 47/1991 și alte reglementări contrare prevederilor noii legi. Legea nr. 32/2000, care este în mare măsură în conformitate cu acquis-ul comunitar, suprimă restricțiile sus-menționate cu caracter protecționist privind accesul pe piața românească a asigurătorilor străini și întărește rolul organului de supraveghere a asigurărilor.

Noua lege a asigurărilor a prevăzut înființarea Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor, autoritatea administrativă autonomă de specialitate, responsabilă cu punerea în aplicare a legii și controlul respectării dispozițiilor sale, în scopul apărării drepturilor asiguraților și al promovării stabilității activității de asigurare în România. Această Comisie are puteri sporite față de fostul Oficiu de Supraveghere a Activității de Asigurare și Reasigurare (OSAAR) din subordinea Ministerului Finanțelor, putând chiar să schimbe conducerea unei societăți de asigurare, atunci când apreciază că activitatea societății respective pune în pericol banii asiguraților.

Prin stabilirea obligativității unui capital social minim mai ridicat pentru societățile de asigurare (între 7 și 14 miliarde lei, în funcție de natura activităților de asigurare desfășurate, sume care se vor actualiza periodic), noua lege va promova consolidarea sectorului de asigurări din România, care, în prezent, este caracterizat printr-un număr ridicat de societăți relativ mici și slab capitalizate. Nu vor mai putea rămâne pe piață decât asigurătorii puternici din punct de vedere financiar, care îndeplinesc noile criterii privind capitalul social minim și marja de solvabilitate.

Este de menționat însă că punerea efectivă în aplicare a Legii nr. 32/2000 a fost mult întârziată, întrucât Parlamentul a numit Consiliul Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor abia la 27 iunie 2001, în loc de iunie 2000.

Pentru finalizarea adoptării acquis-ului comunitar în materie de asigurări este necesar a se continua armonizarea cu acest acquis, în special în ceea ce privește capitalul social minim impus prin lege societăților de asigurări și marja de solvabilitate, pe care acestea trebuie să o îndeplinească.

Serviciile privind valorile mobiliare

Serviciile privind valorile mobiliare sunt reglementate de Legea nr. 52/1994 privind valorile mobiliare și bursele de mărfuri.

Proiectele “Legii valorilor mobiliare și piețelor reglementate” și a “Legii privind organismele de plasament colectiv în valori mobiliare”, elaborate de Comisia Națională a Valorilor Mobiliare (CNVM) pe baza directivelor europene, și depuse spre aprobare la Parlamentul României în septembrie 1998, nu au fost adoptate.

Criza recentă a celui mai mare fond de investiții din România – FNI – reflectă cadrul juridic nesatisfăcător în domeniul valorilor mobiliare și capacitatea administrativă necorespunzătoare a fostei Comisii Naționale a Valorilor Mobiliare (CNVM).

CNVM, în noua sa structură, a elaborat un pachet nou de acte normative privind valorile mobiliare, care a fost prezentat Parlamentului spre aprobare.

Serviciile de telecomunicații și tehnologia informației

Piața serviciilor de telecomunicații din România are un important potențial de dezvoltare, având în vedere populația țării de 22,5 milioane locuitori și faptul că densitatea liniilor de comunicații este cea mai mică din Europa (14,4/100).

Legislația primară în vigoare, care guvernează sectorul telecomunicațiilor, este formată din următoarele acte normative:

- Legea Telecomunicațiilor (nr. 74/1996), modificată prin O.G. nr. 94/1998, care stabilește cadrul general de desfășurare a activităților, cadru parțial armonizat cu acquis-ul comunitar;
- O.G. nr. 1/1998, aprobată prin Legea nr. 169/1998, privind acceptarea Protocolului nr. 4 la Acordul general privind comerțul cu servicii (GATS) din cadrul OMC, adoptat la Geneva la 15 aprilie 1997, prin care se prevăd măsuri de liberalizare a serviciilor de telecomunicații de bază, corelate cu acquis-ul comunitar (în plus față de angajamentul privind serviciile de telecomunicații cu valoare adăugată, asumate la negocierea GATS);
- O.G. nr. 88/1998 privind ratificarea Acordului de garanție dintre România și Banca Mondială, încheiat la Washington, la 29 mai 1998, prin care sunt stabilite principiile și obiectivele reformei sectorului de telecomunicații din România (Proiect-suport pentru reforma și privatizarea telecomunicațiilor, a căror restructurare vizează adoptarea acquis-ului comunitar în domeniu);
- Legea nr. 83/1996 privind serviciile poștale (Poșta română are un monopol exclusiv până în anul 2002, care poate fi reînnoit).

Se prevede adoptarea, în viitorul apropiat, de noi acte legislative vizând liberalizarea telecomunicațiilor și alinierea la acquis-ul comunitar în acest domeniu.

Ministerul Comunicațiilor și Tehnologiei Informației (MCTI) a prezentat Parlamentului, în toamna anului 2001, proiectul de lege privind comunicațiile electronice, care va înlocui Legea Telecomunicațiilor nr. 74/1996. Noul act normativ cuprinde principalele reglementări necesare în vederea adoptării depline a acquis-ului comunitar. De asemenea, se va amenda Legea nr. 48/1992 privind audiovizualul, pentru a o face compatibilă cu prevederile privind telecomunicațiile.

Pentru a separa activitatea de reglementare de activitatea de elaborare a politicilor, amendamentele la Legea nr. 74/1996 privind telecomunicațiile vor prevedea instituirea, organizarea și funcționarea Autorității Naționale de Reglementare în Comunicații. Această Autoritate va deveni operațională înainte de liberalizarea telefoniei vocale și a infrastructurii (1 ianuarie 2003).

Liberalizarea telecomunicațiilor și a pieței tehnologiei informației reprezintă elementul-cheie al procesului de reformă în adoptarea și aplicarea acquis-ului comunitar. România a acceptat Protocolul nr. 4 la GATS, prin care se stipulează liberalizarea serviciilor de telecomunicațiilor și a rețelelor, inclusiv calendarul pentru implementarea acestui proces.

Majoritatea serviciilor de telecomunicații au fost deja liberalizate: serviciile cu valoare adăugată, telefonie celulară mobilă, transmiterea de date și furnizarea de servicii Internet, inclusiv serviciile privind rețelele alternative, rețelele CATV și de satelit.

Ultimele restricții privind telefonie vocală și furnizarea de linii închiriate vor fi abolite la 1 ianuarie 2003, când se va realiza liberalizarea deplină a serviciilor de telecomunicații și a piețelor de rețele.

În ceea ce privește piața serviciilor poștale, există deja un grad ridicat de liberalizare. Următoarele servicii au fost deschise competiției: poșta rapidă, poșta asigurată, serviciile de livrare a coletelor, serviciile poștale de publicitate și marketing. Restricțiile referitoare la poșta regulată, coletele mici cântărind sub 2 kg și transferurile de bani au fost eliminate în corelație cu revizuirea Legii nr. 83/1996 privind serviciile poștale, cu excepția articolelor de corespondență sub 350 de grame, conform Directivei 97/67/EC. Revizuirea legislativă se va concentra pe definiția serviciului universal (drepturile și obligațiile furnizorului de servicii, finanțarea serviciului universal etc.), instituirea unui cadru general de autorizare, monitorizare și control al serviciilor poștale și la liberalizarea graduală și controlată a sectorului poștal.

În sectorul poștal, România nu a solicitat nici o perioadă de tranziție sau derogare pentru aplicarea acquis-ului comunitar.

De asemenea, în domeniul tehnologiei informației, țara noastră nu a cerut perioade de tranziție sau derogări de la acest acquis. Piața tehnologiei informației este pe deplin liberalizată. În viitor, vor rămâne în vigoare numai restricțiile permise de legislația UE privind competiția limitată, în particular cele determinate de utilizarea resurselor naturale (spectrul radio, numerotarea).

Legislația privind licențierea și autorizarea serviciilor de telecomunicații și a rețelelor, ca și a serviciilor poștale va fi complet armonizată cu legislația UE, înainte de 31 decembrie 2003.

Transpunerea în legislația națională a directivelor 95/46/EC (privind protecția persoanelor individuale, procesarea datelor personale și circulația liberă a acestor date) și 97/66/EC (privind procesarea datelor personale și protecția

confidențialității în telecomunicații) urmează a fi încheiată. De asemenea, se va transpune în legislația românească Decizia 99/276/EEC privind accesul mai sigur la Internet, prin combaterea conținutului ilegal și dăunător în rețelele globale.

S-a angajat și continuă procesul de privatizare a serviciilor de telecomunicații. Astfel, 35% din capitalul RomTelecom a fost vândut, în anul 1998, Organizației Elene de Telecomunicații (OTE). Se prevede finalizarea privatizării RomTelecom până la finele anului 2002. Societatea Națională de Radiocomunicații urmează a fi privatizată, de asemenea, până la finele anului 2002.

În domeniul tehnologiei informației, situația României este departe de a fi satisfăcătoare. Într-un clasament realizat de Economist Intelligence Unit (EIU) și Pyramid Research, România ocupă locul 52 din 60 de țări în privința potențialului de integrare în noua economie digitală și a gradului de pregătire pentru comerțul electronic, situându-se printre țările rămase în urmă sub acest aspect. Unul dintre principalele criterii pentru care țara noastră a fost inclusă pe acest loc l-a constituit rata scăzută de penetrare a calculatoarelor în rândul populației și accesul redus la Internet. În ceea ce privește utilizarea calculatoarelor, România se află pe ultimul loc în Europa de Est, dar dinamica creșterii utilizatorilor de Internet este cea mai mare din această regiune.

De asemenea, țara noastră se situează pe ultimul loc în Europa de Est și în privința cheltuielilor pentru tehnologia informației.

În vederea remedierii situației s-a elaborat Strategia Națională în Domeniul Tehnologiei Informației, al cărei obiectiv îl constituie crearea premiselor durabile implementării "Societății Informaționale", prin relansarea procesului de privatizare, liberalizare și dezvoltare a sectoarelor respective. În acest cadru se va urmări:

- promovarea și susținerea unei piețe deschise și concurențiale pentru servicii de comunicații și informatică, care să poată asigura prestații de calitate, la tarife avantajoase;
- diminuarea decalajului tehnologic și eliminarea decalajului legislativ față de Uniunea Europeană și celelalte țări avansate, prin dezvoltarea de tehnologii și servicii noi și asigurarea pentru consumatori și operatori a unui tratament omogen, nediscriminatoriu și concurențial;
- dezvoltarea platformelor și tehnologiilor Internet pentru edificarea unei economii digitale la nivel național.

Implementarea societății informaționale, ca bază pentru creșterea economică, atragerea investițiilor străine, crearea de noi locuri de muncă și creșterea ponderii produselor și serviciilor tehnologiei informației în exportul României, se va realiza, între altele, prin:

- promovarea informatizării administrațiilor publice, prin optimizarea comunicațiilor de date, nomenclatoare și registre de interes public;

- modernizarea fluxului de informații interministeriale, în administrația centrală și locală, pentru a realiza “e-government”;
- creșterea gradului de acces al populației la informații de interes public (indicatori statistici, evidența populației, cadastru, registru comercial), prin Internet și ghișeu electronic, înființarea de centre publice de acces la resurse Internet și multimedia, inclusiv în zonele mai puțin dezvoltate;
- dezvoltarea comerțului electronic (“e-commerce”) pentru facilitarea furnizării de bunuri și servicii, inclusiv prin definirea statutului juridic al documentului electronic, semnăturii digitale, bazelor de date electronice (s-au prezentat deja Parlamentului României, spre adoptare, legea semnăturii electronice, care a fost deja aprobată de Parlament și publicată în Monitorul Oficial din 31 iulie 2001, precum și legea privind comerțul electronic);
- adoptarea și reglementarea tehnologiilor de securizare și criptare;
- promovarea cardurilor “smart” pentru securizarea accesului electronic, cu aplicarea directă la servicii medicale, plăți electronice, acces mobil Internet, servicii de transport public, telefoane publice;
- stabilirea unui cadru juridic și instituțional pentru combaterea fraudelor electronice și a accesului neautorizat la informațiile electronice;
- sprijinirea și stimularea furnizorilor de servicii informatice (în acest sens, guvernul a eliminat impozitul pe salariile programatorilor din industria de software);
- asigurarea unui parteneriat activ cu asociațiile profesionale, patronatele, sindicatele și organizațiile neguvernamentale din domeniu;
- crearea condițiilor necesare pentru pregătirea specialiștilor în comunicații și tehnologia informației;
- eliminarea barierelor și decalajelor între mediul rural și urban, precum și între România, pe de o parte, și țările membre ale Uniunii Europene și SUA, pe de altă parte (realizarea obiectivului “cel puțin un calculator cu acces la rețeaua de Internet pentru fiecare școală până în anul 2004”, pregătirea corpului didactic pentru utilizarea Internetului și a resurselor multimedia, reducerea ratei de emigrare a specialiștilor din domeniu etc.).

În acest mod, România este implicată în efortul global european de dezvoltare a societății informaționale. Prioritățile naționale în acest domeniu sunt compatibile cu obiectivele strategice, definite în cadrul inițiativei “Europa-e” și cu recomandările Conferinței Ministeriale de la Varșovia din mai 2000.

Serviciile de transport

În materie de transporturi, România înregistrează decalaje foarte mari față de UE. Starea rețelei de transport este precară. Peste 70% din lungimea rețelei de drumuri are durata de serviciu expirată. Rețeaua de drumuri naționale a României totalizează 14.810 km, din care numai 114 km sunt autostrăzi. Singura autostradă existentă pe ruta București–Pitești se confruntă cu probleme din cauza calității neadecvate a lucrărilor. Lipsa unei rețele de autostrăzi afectează și dezvoltarea turismului, care, în Europa, este în mare parte unul de șosea. Din întreaga rețea de drumuri naționale, 14.060 km, adică 96%, sunt drumuri numai cu două benzi de circulație. Din cauza creșterii vertiginoase a traficului auto, pe multe porțiuni, în special, în localități, drumurile naționale pun serioase probleme de capacitate.

Situația căii ferate este mai defavorabilă decât a transportului rutier. Infrastructura de cale ferată este și mai puțin bună decât infrastructura rutieră, iar starea materialului rulant este nesatisfăcătoare.

În același timp, este de menționat că uzura navelor aparținând flotei fluviale este destul de avansată, având în vedere că acestea au o vechime cuprinsă între 10 și 20 de ani. Flota maritimă s-a redus considerabil și se află într-o situație dificilă.

În aceste condiții, s-au elaborat și au început să fie puse în aplicare programe de modernizare și dezvoltare a transporturilor. De asemenea, s-au realizat progrese importante în armonizarea legislației naționale privind transporturile cu acquis-ul comunitar; majoritatea prevederilor aplicabile ale acquis-ului în acest domeniu au fost transpuse în legislația națională și sunt aplicate.

Comisia Europeană a apreciat că, dacă aspectele tehnice ale transpunerii acquis-ului comunitar în materie de transporturi în legislația națională nu pune deloc probleme, aplicarea diferitelor legi adoptate va fi de durată și complexă și că România va trebui să vegheze pentru a aloca resurse financiare suficiente în vederea implementării directivelor implicând investiții importante.

În documentul de poziție privind capitolul 9 – Politica în domeniul transportului, România s-a angajat să transpună în legislația națională acquis-ul comunitar privind acest capitol până la 31 decembrie 2003. În paralel cu această transpunere, prevederile acquis-ului vor fi aplicate (la data adoptării sau gradual pe baza unui calendar clar definit), cu unele excepții, la care ne vom referi la examinarea diferitelor aspecte ale acquis-ului respectiv.

Obiectivele prioritare ale României în domeniul transporturilor sunt:

- reabilitarea serviciilor de transport, îmbunătățirea calității lor și alinierea la condițiile europene de transport, în vederea integrării în sistemul european de transport;

- reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurilor, echipamentelor și mijloacelor de transport;
- continuarea și finalizarea asimilării acquis-ului comunitar în domeniul transporturilor;
- desăvârșirea procesului de privatizare a serviciilor de transport;
- îmbunătățirea cadrului instituțional în domeniul transporturilor.

Transportul rutier

Sectorul transporturilor rutiere a fost cel mai dinamic în ceea ce privește adaptarea la principiile economiei de piață. Pentru a satisface normele europene și a avea acces la piața comunitară, operatorii români de transport rutier s-au angajat în operațiuni de leasing, achiziționând camioane performante produse în UE, în condiții financiare care au presupus eforturi considerabile. Se estimează că, la finele anului 1999, existau în dotarea agenților economici români circa 5000 de vehicule corespunzând normelor Euro 1 și Euro 2, folosite pentru transportul rutier internațional.

Potrivit legislației române, începând de la 1 ianuarie 2001, vehiculele fabricate în străinătate și având o greutate mai mică de 3,5 tone trebuie să îndeplinească norma Euro 3 pentru omologarea de tip, iar de la 1 ianuarie 2002 pentru prima înmatriculare la omologarea individuală. Pentru vehiculele fabricate în România, aplicarea acestei norme se decalază la 1 ianuarie 2004 și respectiv la 1 ianuarie 2005. Pentru vehiculele cu o greutate mai mare de 3,5 tone se consideră aceleași termene, decalate cu 8 luni.

Transporturile rutiere internaționale se desfășoară pe baza autorizațiilor de transport, acordate pe plan bilateral (carnete CEMT). În raport cu parcul de vehicule performante, numărul de carnete CEMT pentru țara noastră este insuficient.

România beneficiază, de la 1 ianuarie 2002, de un număr dublu de autorizații de transport de tip CEMT, ca urmare a acceptării de către Consiliul European al Miniștrilor Transporturilor a propunerii delegației române privind multiplicarea unei autorizații tradiționale în șase autorizații Euro 3. La acest coeficient de preschimbare se poate adăuga un bonus de 40%, dacă întregul contingent de licențe de transport este utilizat exclusiv pentru autovehiculele TIR, care se încadrează în normele europene de reducere a poluării Euro 3.

Ca efect al acestei decizii, numărul autorizațiilor CEMT alocate României va crește de la 677, în acest an, la circa 1200, în anul 2002. În consecință, va spori numărul autovehiculelor TIR românești care vor fi acceptate să circule pe autostrăzile dintr-o serie de state vest-europene, care au ridicat exigențele privind reducerea poluării la rang de lege. Se estimează că ar exista 1100 de autovehicule TIR românești, care se încadrează în normele Euro 3, număr la care s-ar mai putea adăuga în acest an încă 900 de vehicule noi.

În relația cu Uniunea Europeană, România a obținut condiții favorabile privind transportul rutier. Potrivit Acordului dintre România și UE, privind unele condiții relative la transportul rutier de bunuri și promovarea transportului combinat, semnat la Luxemburg la 28 iunie 2001, între cele două părți se va efectua un schimb de autorizații de transport rutier de marfă. Cotele de autorizații de transport sunt de 14000 pentru Comunitate și 7000 pentru România. Autorizațiile obținute de România de la UE prin acest acord sunt suplimentare față de cele schimbate, ca urmare a aplicării acordurilor bilaterale și a celor stabilite în cadrul comisiilor mixte. Autorizațiile sunt valabile numai pentru camioanele care respectă, cel puțin, normele de poluare Euro 1.

Acordul semnat la Luxemburg conține și prevederi privind armonizarea legislativă din punctul de vedere al siguranței rutiere, instalarea limitatoarelor de viteză, reducerea emisiilor poluante, a nivelului de zgomot și dispozitivele de frânare. În ceea ce privește transportul combinat, cele două părți au convenit o serie de măsuri menite să încurajeze firmele să utilizeze acest tip de transport.

Pentru a elimina autorizațiile de transport și a se accelera astfel procesul de integrare, România a propus țărilor vecine încheierea de acorduri bilaterale pentru liberalizarea transporturilor. Un astfel de acord s-a perfectat deja cu Ungaria.

În contextul stării necorespunzătoare a rețelei de drumuri publice și a creșterii explozive a traficului rutier după anul 1990, strategia privind infrastructura rutieră prevede următoarele obiective principale:

- executarea unor programe pentru stoparea degradării rețelei de drumuri și îmbunătățirea stării tehnice a acesteia prin lucrări de întreținere, reparații și ranforsări, precum și prin adoptarea unor soluții tehnice performante;
- aducerea rețelei de drumuri naționale principale la nivelul standardelor UE prin lucrări de reabilitare și modernizare a acestei rețele;
- dezvoltarea treptată a unei rețele de autostrăzi și drumuri expres, pe baza unui program care să fie fundamentat pe studii aprofundate de fezabilitate.

Prin realizarea graduală a acestei strategii, se estimează că în următorii 4-5 ani transportatorii români și străini vor putea beneficia, cel puțin pe rețeaua de drumuri europene, de condiții de circulație similare celor existente în țările membre ale UE.

România a transpus într-o măsură importantă în legislația națională acquis-ul comunitar privind transportul rutier. După cum apreciază Comisia Europeană, sunt necesare eforturi suplimentare pentru adoptarea și aplicarea acestui acquis în domeniul exigențelor profesionale și financiare, impuse transportatorilor rutieri, a exigențelor tehnice și a legislației relative la securitate. În afară de aceasta, Comisia consideră că ar fi, de asemenea, necesar un angajament mai precis privind eliminarea taxelor rutiere discriminatorii față de transportatorii străini.

Țara noastră s-a angajat să adopte și să aplice prevederile acquis-ului comunitar în domeniul transportului rutier de bunuri, solicitând în același timp perioada de tranziție, după aderare, pentru unele prevederi ale acestuia, și anume: aplicarea prevederilor privind greutatea maximă admisibile ale vehiculelor grele din Directiva 96/53/CE din 25 iulie 1996 privind dimensiunile maxime admise în traficul național și internațional și greutatea maximă admise în traficul internațional pentru anumite vehicule care circulă pe teritoriul Comunității.

Prevederile acestei Directive vor fi preluate gradual, pe măsură ce se vor finaliza etapele de reabilitare a infrastructurii rutiere românești. Având în vedere că evoluția lucrărilor de reabilitare este condiționată de finanțare, România a solicitat UE o perioadă de tranziție, după aderare, pentru aplicarea în totalitate a Directivei în cauză, până la 31 decembrie 2022.

Pentru aplicarea deplină a prevederilor Directivei 99/62 a Parlamentului european și a Consiliului, privind taxarea vehiculelor grele destinate transportului de bunuri, pentru utilizarea unor infrastructuri, România a solicitat o perioadă de tranziție, după aderare, până la 31 decembrie 2011 (sporirea taxării, eliminarea diferențierii taxării între transportatorii români și străini).

Transportul feroviar

Avantajele pe care le conferă transportul feroviar – consum redus de energie, afectarea minimă a factorilor de mediu și nivelul ridicat de siguranță - îndreptățesc considerarea sa ca mijlocul ideal de călătorie și de transport al bunurilor.

Căile ferate române au de recuperat rămăneri în urmă față de cerințele pe plan european. S-a elaborat o strategie de dezvoltare a căilor ferate din țara noastră pe perioada 2001-2005, bazată pe o politică coerentă, compatibilă cu reglementările UE. Principalele obiective ale acestei strategii sunt:

- reabilitarea infrastructurii feroviare la nivelul parametrilor proiectați și de siguranță a circulației;
- asigurarea interoperabilității cu sistemele de transport europene, prin alinierea la parametri tehnici și operaționali ai acestora;
- utilizarea într-o măsură sporită a producției autohtone de repere la standarde europene;
- sporirea eficienței activității de mentenanță a infrastructurii, prin creșterea gradului de mecanizare a lucrărilor și a productivității muncii;
- implementarea și menținerea unui sistem adecvat al calității;
- implementarea de metodologii și proceduri de marketing privind comercializarea capacităților de transport;
- încredințarea efectuării lucrărilor curente de întreținere la liniile secundare unor societăți specializate din afara căii ferate;

- asigurarea accesului nediscriminatoriu la infrastructură și încurajarea operatorilor privați (recent au primit licență doi operatori privați de transport feroviar de marfă).

România și-a propus, ca obiectiv strategic pe termen lung, asigurarea circulației trenurilor de călători cu viteza maximă de 200 km/h și a trenurilor de marfă cu viteza maximă de 120 km/h, pe tronsoanele care nu cer investiții foarte mari, pe liniile existente, în trafic mixt de marfă și călători.

În același timp, se are în vedere reducerea treptată a subvenției bugetare pentru transportul de călători pe căile ferate. Astfel, se prognozează că, în anul 2010, ponderea acestora în totalul costurilor societății naționale de transport feroviar de călători “CFR Călători S.A.” să ajungă la circa 30%, față de 59,2% în anul 2000.

Dintre cele cinci societăți feroviare rezultate în urma reorganizării fostei regii SNCFR, societatea națională de transport feroviar de marfă “CFR Marfă” este singura care obține un profit substanțial, în creștere de la an la an (în anul 2000 “CFR Marfă” a înregistrat un profit net de 2,6 milioane dolari). Această societate deține cvasitotalitatea pieței de transport feroviar de marfă, concurența sa fiind reprezentată, în principal, de transportul rutier și mai puțin de operatori privați recent intrați în domeniu. “CFR Marfă” urmează să fie pregătită în vederea privatizării.

În raportul pe anul 2000 privind progresul României pe calea aderării la UE, Comisia Europeană apreciază că țara noastră a obținut rezultate semnificative privind armonizarea cu acquis-ul comunitar și că, societatea de căi ferate a fost reformată. În același timp, recomandă ca autoritățile române să se bazeze pe structuri administrative sănătoase și să asigure transparența necesară privind măsurile de restructurare vizând alinierea la acquis.

Transportul fluvial

România dispune, în prezent, de o flotă fluvială, care numără 120 de nave propulsate și 800 de nave nepropulsate, a căror vechime variază între 10 și 20 de ani.

Activitățile în domeniul navigației fluviale au suferit mult din cauza blocării Dunării, ca urmare a conflictului din Kosovo, ceea ce a avut drept consecință privarea acestui sector de resursele necesare pentru adaptarea sa la acquis-ul comunitar. Asigurarea conformității navelor românești cu normele UE creează probleme serioase din motive de ordin financiar. De la începutul anului 2001, autoritățile austriece și germane au impus norme stricte pentru navigația pe canalele adiacente Dunării, norme pe care le îndeplinește o singură navă românească. În sectorul fluvial al acestor țări nu mai sunt acceptate decât nave care îndeplinesc condițiile privind protecția mediului și securitatea navigației. Este vorba, în primul rând, despre sistemul de răcire a motoarelor, care la navele românești se realizează direct cu apă din Dunăre, apă care este apoi evacuată

înapoi în fluviu, fără respectarea normelor de protecție a mediului. Totodată, autoritățile austriece și germane impun ca navele care se deplasează pe canalele adiacente Dunării să fie dotate cu sisteme de comunicații cu indicativ și cu filtre pentru reducerea noxelor la emisiile de gaze. Toate statele dunărene vor impune condiții tehnice restrictive pentru circulația pe fluviu.

Legislația română a preluat în cea mai mare parte acquis-ul comunitar din domeniu. Adoptarea acquis-ului privind cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară se va putea însă realiza într-o perioadă mai lungă de timp. De aceea, România a solicitat UE o perioadă de tranziție, până la 31 decembrie 2011, pentru aplicarea Directivei Consiliului 82/714 privind cerințele tehnice față de navele pentru transportul fluvial.

Modernizarea flotei fluviale, conform acestor cerințe, va necesita cca 97,2 milioane USD, sumă care va finanțată din resursele financiare proprii ale operatorilor (modernizarea unei nave propulsate costă cca 900 mii USD, iar a unei barje aproximativ 80 mii USD).

În prezent, traficul între porturile fluviale românești (cabotajul) poate fi efectuat de navele având pavilion străin, numai cu aprobarea autorităților românești competente (Ministerul Lucrărilor Publice, Transportului și Locuinței). Aderarea României la UE implică însă abolirea acestei restricții, conform legislației comunitare. Având în vedere situația dificilă a flotei fluviale românești, țara noastră a solicitat o perioadă de tranziție, după aderare, pentru această abolire, cerând ca reglementarea Consiliului nr. 3921/92, privind condițiile în care transportatorii nerezidenți pot transporta bunuri și pasageri pe căile navigabile interioare în cadrul unui stat membru, să fie pusă în aplicare până la 31 decembrie 2011. Până la această dată, cabotajul pe apele interioare ar urma să fie efectuat numai de nave purtând pavilion românesc (în anul 2000, veniturile din cabotaj ale transportatorilor români pe apele interioare, adică pe sectorul românesc al Dunării, au reprezentat 40,8 milioane USD).

Transportul maritim

În vederea refacerii și întineririi flotei comerciale maritime, O.G. nr. 116/1998 privind instituirea regimului special maritim prevede că, în cazul în care un armator dorește să-și construiască o navă nouă, statul poate contribui cu maximum 25% din prețul navei (măsura este valabilă până în anul 2010).

Legislația românească este în mare măsură armonizată cu aquis-ul comunitar în domeniul transporturilor maritime. Principiile cuprinse în această legislație sunt:

- transportul maritim se desfășoară în condițiile de piață liberă;
- accesul liber la piață, cu excepția cabotajului (permiterea cabotajului nu va constitui o problemă în momentul aderării);
- tratamentul nediscriminatoriu al utilizatorilor de infrastructură și servicii maritime în porturi.

Șapte acorduri bilaterale între România și alte state (Argentina, Bangladesh, Brazilia, Liban, Malaiezia, Turcia și Vietnam) în domeniul transportului maritim conțin clauze, potrivit cărora volumul frachtului transportat între părțile contractante va fi împărțit în mod egal. Prevederile Reglementării Consiliului 4055/86 privind eliminarea graduală și prohibirea unor astfel de acorduri vor fi implementate de România la data aderării sale la UE.

Prevederile legale în vigoare stipulează că, în general, echipajul navelor având pavilion românesc trebuie format din marinari români. Țara noastră va fi însă gata să permită angajarea de marinari din UE la bordul navelor purtând pavilion românesc, fără nici o restricție, de la 1 ianuarie 2003, pe bază de reciprocitate.

Comisia Europeană a subliniat necesitatea ca România să amelioreze considerabil inspecțiile, ca țară de pavilion, și controlul, ca țară de port, pentru respectarea efectivă a exigențelor prevăzute de diferite convenții maritime și de acquis-ul UE în materie de securitate maritimă. În același timp, a atras atenția că nu sunt suficienți inspectori formați corect și lipsesc echipamentele tehnice necesare.

Transportul aerian

Țara noastră a încheiat 90 de acorduri bilaterale privind transportul aerian. Accesul transportatorilor aerieni la rutele spre și din România sunt permise potrivit prevederilor acestor acorduri.

Principalul operator aerian în România este Compania Națională de Transporturi Aeriene Române "TAROM S.A.". În afară de TAROM, mai sunt licențiați, în vederea efectuării operațiunilor de transport aerian, alți nouă operatori aerieni, dintre care opt cu capital privat.

Compania TAROM a înregistrat pierderi timp în patru ani succesivi, aflându-se în prezent în procesul de pregătire în vederea privatizării.

Legislația română este deja parțial armonizată cu acquis-ul comunitar în domeniul aviatic (de exemplu, în ceea ce privește acordarea licenței de transport aerian, investigarea accidentelor și a incidentelor din aviația civilă etc.).

România va fi una dintre părțile contractante ale Acordului multilateral privind înființarea unei zone europene comune de aviație (ECAA), alături de UE, cele 10 țări asociate la Comunitate, Norvegia și Islanda. Clauzele tranzitorii relative la aplicarea acquis-ului comunitar sunt stipulate într-un Protocol bilateral, care este parte integrantă a Acordului. Negocierile cu România referitoare la acest Acord, care vor avea ca rezultat o aliniere graduală semnificativă a țării noastre la acquis-ul comunitar, s-au încheiat la finele anului 1999. Participarea României la această zonă presupune expunerea companiilor aeriene românești la concurența companiilor aeriene din celelalte țări participante.

Țara noastră a solicitat de la UE o perioadă de tranziție, până la 31 decembrie 2009, pentru aplicarea articolului 4 al Reglementării Consiliului nr.

2407 privind acordarea licenței pentru transportatorii aerieni, în sensul că, în această perioadă, eligibilitatea pentru licențiere să fie limitată la transportatorii aerieni aflați în proporție majoritară în proprietatea entităților române și controlați efectiv de aceste entități.

Serviciile audiovizuale

România a realizat progrese pe calea adoptării acquis-ului comunitar în domeniul audiovizualului (definit ca producția și distribuția de filme, emisiuni de televiziune și de radio, muzică înregistrată, video-uri muzicale și videodiscuri înregistrate).

Legea privind audiovizualul (Legea nr. 48/1992), care a deschis sectorul de radiodifuziune operatorilor privați, autorizează persoanele juridice cu capital străin și național să acceadă la acest sector, precum și la rețeaua de retransmisie. Societățile stabilite pot să dobândească o participare limitată la 20% din capitalul altor furnizori de servicii audiovizuale. România este țara din regiune unde cea mai mare parte a populației este legată de operatorii prin cablu.

În anul 1994, România a adoptat un regim reglementar pentru stațiunile publice de radio și televiziune (Legea nr. 41/1994), care rezerva 40% din timpul de antenă pentru opere românești. Această lege a fost amendată ulterior prin Legea nr. 124/1998, pentru a permite o armonizare cu Directiva 89/552/CE a UE (televiziunea fără frontiere), modificată, angajament asumat de membrii Consiliului Europei. Articolele 4 și 5 ale Directivei prescriu, în particular, organismelor de televiziune să rezerve operelor europene o proporție majoritară din timpul lor de difuziune. Armonizarea cu această Directivă este, de asemenea, o condiție pentru a beneficia de programe de ajutor pentru dezvoltarea sectorului audiovizual, finanțate de UE. În consecință, operatorii publici trebuie să difuzeze în majoritate opere europene (exclusiv timpul de antenă consacrat informațiilor, manifestărilor sportive, jocurilor, publicității sau serviciilor de teletext); autoritățile române au declarat că, cel puțin 30% din aceste opere europene vor trebui să fie românești (articolul 7 al Legii nr. 124/1998, care a modificat și completat Legea nr. 41/1994).

Prin Legea nr. 19/1999, România a modificat Legea privind audiovizualul, extinzând și la operatorii privați prescripțiile relative la timpul de difuzare a operelor europene. Începând de la 1 ianuarie 2003, toți operatorii de radiodifuziune deținători ai unei licențe eliberate de Consiliul Național al Audiovizualului vor trebui să difuzeze în majoritate opere europene (40% din aceste opere urmând a fi românești); restul de 49% din timpul de antenă rămas nu va fi supus la nici o restricție privind originea conținutului. Legea nr. 19/1999 indică faptul că, până la 1 ianuarie 2003, operatorii vor trebui să difuzeze în majoritate opere europene "în mod progresiv, atunci când acest lucru este posibil, și prin mijloace adecvate".

Prin decizii adoptate de Consiliul Național al Audiovizualului, un număr de domenii se află într-un stadiu avansat de armonizare cu legislația UE, cum ar fi: protecția minorilor, publicitatea, teleshoppingul, sponsorizarea, asigurarea dreptului la replică și asigurarea accesului liber la serviciile audiovizualului. Activitățile de

monitorizare și sancționare ale Consiliului s-au intensificat considerabil în ultimul timp.

În pofida progreselor obținute, legislația actuală a României nu este încă în deplină conformitate cu acquis-ul comunitar în materie de audiovizual. De exemplu, rezervarea unui procentaj din timpul de antenă pentru operele românești nu este compatibilă cu acest acquis. O nouă lege privind audiovizualul urmează să asigure o armonizare completă cu acest acquis. De asemenea, România intenționează, până la finele anului 2001, să ratifice Convenția Europeană privind Televiziunea Transfrontalieră a Consiliului Europei și Protocolul care o amendează.

În cadrul GATS, România nu și-a asumat angajamente privind serviciile audiovizuale. În același timp, ea nu a putut înscrie în lista sa de derogări o excepție de la clauza națiunii celei mai favorizate, pentru măsurile preferențiale relative la serviciile audiovizuale de origine europeană, întrucât în momentul negocierii GATS, România nu era încă membră a Consiliului Europei.

În această situație, aplicarea Directivei 89/552/CEE a UE apare ca o încălcare a obligației României, ca membră a GATS, de a aplica tratamentul clauzei națiunii celei mai favorizate privind comerțul cu servicii în relațiile cu ceilalți membri GATS (cu excepția cazurilor menționate în lista sa de derogări de la această clauză, listă anexată la GATS). De aceea, este necesar a se reglementa această problemă, în vederea asigurării compatibilității aplicării unui tratament preferențial operelor europene cu obligațiile României de membră a GATS (UE și alte țări candidate la aderare au putut excepta tratamentul preferențial pentru operele europene de la aplicarea clauzei națiunii celei mai favorizate).

În raportul pe anul 2000 privind progresele României pe calea aderării la UE, Comisia Europeană a constatat că țara noastră trebuie încă să finalizeze procesul legislativ de armonizare cu acquis-ul comunitar în domeniul audiovizualului și să asigure că obligațiile sale internaționale să nu constituie un obstacol pentru adoptarea deplină și implementarea acquis-ului la data aderării sale la UE.

În documentul complementar de poziție din 5 martie 2001 privind capitolul 20 – Cultura și Audiovizualul, România a declarat că acceptă ansamblul acquis-ului comunitar privind audiovizualul în vigoare la 31 decembrie 2000, fără să solicite perioade de tranziție sau derogări. Se arată că noua lege privind audiovizualul, adoptată în anul 2002, și deciziile Consiliului Național al Audiovizualului vor asigura alinierea României la acquis-ul comunitar în domeniu, la data aderării sale la UE.

În acest document se precizează că, dacă România ar prelua acquis-ul comunitar în domeniul audiovizualului înainte de data aderării, ar încălca angajamentele sale în cadrul OMC (referitoare la aplicarea clauzei națiunii celei mai favorizate în domeniul serviciilor). Se indică faptul că România va intensifica consultările cu oficialii Comisiei Europene, în vederea identificării unei soluții acceptabile acestei probleme.

4. AVANTAJELE ȘI COSTURILE ADOPTĂRII DE CĂTRE ROMÂNIA A ACQUIS-ULUI COMUNITAR ÎN MATERIE DE SERVICII

Aderarea României la UE implică avantaje importante în ceea ce privește serviciile din țara noastră.

În primul rând, România ar beneficia de avantajele liberalizării comerțului cu servicii în cadrul pieței unice interne a UE, și anume:

- accesul nerestricționat al serviciilor românești pe piețele celorlalte țări membre ale UE;
- lărgirea ofertei de servicii de calitate și la tarife mai reduse pentru întreprinderile și consumatorii din țara noastră;
- stimularea furnizorilor naționali de servicii să devină mai performanți, sub presiunea concurenței sporite a furnizorilor de servicii din celelalte țări membre ale UE;
- accelerarea procesului de specializare în servicii pentru care România dispune de un avantaj competitiv sau ar putea să dobândească un astfel de avantaj (serviciile turistice, de construcții, informatice etc.).

În al doilea rând, această aderare ar accelera procesul de modernizare a sectorului de servicii din țara noastră, ca urmare a adoptării și punerii în aplicare a acquis-ului comunitar în domeniul serviciilor, precum și a resurselor financiare furnizate de UE prin fondurile de preaderare, iar după obținerea calității de membru, prin fondurile structurale.

În al treilea rând, calitatea României de membră a UE ar stimula atragerea de investiții străine directe în industria românească a serviciilor, dat fiind accesul liber de care va beneficia țara noastră pe vasta piață unică internă a Comunității.

În al patrulea rând, România va beneficia de o putere sporită de negociere în cadrul tratatelor interguvernamentale privind comerțul cu servicii, inclusiv în GATS, tratative la care ar urma să fie reprezentată de UE, prin Comisia Europeană.

Desigur, aderarea la UE presupune și unele costuri în domeniul serviciilor.

În primul rând, adoptarea și implementarea acquis-ului comunitar în domeniul serviciilor necesită investiții importante, în special pentru modernizarea și expansiunea infrastructurii serviciilor. Astfel, în documentul revizuit de poziție a României privind capitolul 9 – Politica transportului, se arată că, pentru ameliorarea rețelei rutiere, în perioada 2000-2007, sunt necesari 5.818 mil. euro,

iar în documentul revizuit de poziție a României din 27 ianuarie 2001 privind capitolul 19 – Telecomunicațiile și tehnologia informației, se concluzionează că, pentru implementarea acquis-ului comunitar, numai în acest domeniu, în perioada 2001-2006, sunt necesare 575 mil. euro. Efortul investițional în domeniul serviciilor, care trebuie făcut indiferent de aderarea la UE, beneficiază însă și de sprijinul financiar al Comunității, prin programele PHARE, ISPA și alte programe.

În al doilea rând, participarea la piața unică internă a UE în domeniul serviciilor ar putea prejudicia furnizorii români de servicii, mai puțin eficienți, care nu ar putea face față concurenței sporite de pe această piață.

Pe de o parte, acești furnizori de servicii ar putea fi afectați de suprimarea completă a restricțiilor în comerțul cu servicii al României cu UE. Eliminarea restricțiilor de trafic, aplicate potrivit actualelor acorduri bilaterale între România și țările UE sau Comunitatea, ca entitate, în domeniul transportului rutier de bunuri și de acordurile de transport aerian, precum și eliminarea restricțiilor privind efectuarea cabotajului de către transportatorii străini (transportul între diferite puncte din țară) va spori considerabil concurența firmelor de transport din UE pe piața românească, cu efecte nefavorabile asupra transportatorilor români.

Este de notat însă că liberalizarea cabotajului maritim nu va pune probleme, dat fiind lungimea redusă a litoralului românesc și traficul de cabotaj neglijabil pe acest litoral.

În același timp, reamintim că, din partea Comunității, s-a exprimat preocuparea că lărgirea spre est a UE ar înrăutăți poziția competitivă a industriei comunitare a transporturilor rutiere, în special din cauza disparității în ceea ce privește salariile și costurile sociale între țările din Europa Centrală și de Est și cele din UE.

Liberalizarea serviciilor de telecomunicații din România și aplicarea acquis-ului comunitar în acest domeniu va fi de natură să intensifice concurența pe piața românească a serviciilor respective, în detrimentul firmelor autohtone de profil.

De asemenea, este de așteptat ca implementarea acquis-ului comunitar în materie de servicii financiare va favoriza prezența pe piața românească a furnizorilor din UE de astfel de servicii, expunând firmele românești de profil la o concurență sporită.

Pe de altă parte, suprimarea la data aderării României la UE a marjei de preferință internă pentru serviciile de origine românească în cadrul achizițiilor publice de servicii, marjă prevăzută de Ordonanța de Urgență nr. 60/2001 privind achizițiile publice, ar defavoriza furnizorii români de servicii în raport cu concurenții lor din Uniunea Europeană.

În al treilea rând, aderarea la UE ar implica pierderea avantajelor speciale de care beneficiază România în cadrul GATS, ca urmare a statutului de țară în curs de dezvoltare (dreptul de a menține un nivel mai ridicat de protecție a sectorului autohton al serviciilor decât țările dezvoltate, sprijinirea accesului la

tehnologia modernă, precum și la circuitele de distribuție și rețelele de informare, primirea de asistență gratuită etc.). Acest inconvenient va fi însă mai mult decât compensat de ajutorul pe care-l primește și-l va primi țara noastră de la UE pentru dezvoltarea serviciilor prin fondurile de preaderare, iar după ce va deveni membră, prin fondurile structurale.

În plus, nu trebuie ignorat faptul că pierderea avantajelor speciale în GATS, ca țară în curs de dezvoltare, va interveni oricum, mai devreme sau mai târziu, ca urmare a depășirii la un moment dat a stadiului de țară în curs de dezvoltare.

Costurile neaderării României la UE în sectorul serviciilor ar fi mult mai mari decât cele impuse de aderare. În ipoteza neaderării la Comunitate, țara noastră ar risca să rămână în urmă în ceea ce privește dezvoltarea serviciilor și să fie marginalizată pe piața mondială a serviciilor.

În afară de ajutoarele primite de la Comunitate, costurile aderării la UE în materie de servicii și eforturile financiare în acest scop pot fi diminuate pe mai multe căi, și anume:

- adoptarea și aplicarea graduală a acquis-ului comunitar în domeniul serviciilor, în perioada de preaderare, în special, pentru a evita eventualele șocuri ale liberalizării dintr-o dată a comerțului cu servicii sau eforturile financiare excesive într-un interval foarte scurt de timp. Durata perioadei de preaderare trebuie stabilită, ținând seama de acest lucru și de cerința ca durata respectivă să fie rezonabilă. Această cale este folosită atât de România, cât și de celelalte țări candidate la aderare la UE. Țara noastră și-a fixat ca ipoteză de lucru încheierea perioadei de aderare la 1 ianuarie 2007;
- solicitarea de perioade de tranziție, după aderare, în cazul în care, în unele domenii, perioada de preaderare nu este suficientă pentru adoptarea și aplicarea acquis-ului comunitar. De exemplu, în acest sens, în sectorul transporturilor, România a solicitat de la UE perioade de tranziție privind cinci aspecte ale acquis-ului. Aceste aspecte se referă la:
 - amânarea liberalizării transportului în unele privințe (menținerea, până la 31 decembrie 2011, a posibilității pentru transportatorii români de a efectua cabotajul pe sectorul românesc al Dunării; licențierea, până la 31 decembrie 2009, numai a transportatorilor aerieni aflați în majoritate în proprietatea entităților române și controlați efectiv de aceste entități);
 - implementarea într-o perioadă mai lungă a acquis-ului comunitar, fapt ce necesită investiții substanțiale (aplicarea, până la 31 decembrie 2022, a reglementării comunitare privind greutatea maxime autorizate în trafic internațional pentru unele vehicule rutiere și, până la 31 decembrie 2011, a celei privind cerințele tehnice relative la navele pentru transportul pe apele interioare);

- eşalonarea, până la 31 decembrie 2011, a sporirii taxării vehiculelor grele, destinate transportului rutier de bunuri pentru utilizarea unor infrastructuri, și a eliminării diferențierii în taxarea transportatorilor români și străini;
- solicitarea de derogări de la acquis-ul comunitar, în cazul în care reglementarea proprie este considerată mai potrivită. Astfel, România a cerut exceptarea de la aplicarea Deciziei Consiliului 92/143 privind sistemele de radionavigație pentru Europa, arătând că utilizează sistemul GPS care asigură un grad mai ridicat de siguranță a navigației;
- sporirea competitivității internaționale a sectorului de servicii din România, pentru a face față concurenței sporite, ca urmare a aplicării acquis-ului comunitar, în special prin îmbunătățirea calității serviciilor, practicarea de prețuri competitive și respectarea cu strictețe a termenelor de livrare. În acest context, o importanță deosebită o are utilizarea noilor tehnologii în domeniul serviciilor și asigurarea accesului la filierele de distribuție și rețelele de informare în acest domeniu.

Apreciem că, în ansamblu, beneficiile adoptării acquis-ului comunitar privind serviciile sunt mai mari decât costurile sale. Raportul beneficii-costuri va depinde însă de capacitatea țării noastre de a valorifica avantajele decurgând din acquis-ul comunitar și de a diminua costurile pe care le implică alinierea la acest acquis.

Pentru valorificarea avantajelor rezultând din acquis-ul comunitar în materie de servicii, ar fi utilă elaborarea unei strategii vizând dezvoltarea capacității de producție și de export de servicii, în contextul aderării României la UE (modernizarea și expansiunea infrastructurii serviciilor, promovarea dezvoltării serviciilor pentru care România dispune de un avantaj comparativ sau ar putea obține un astfel de avantaj – serviciile turistice, de construcții, informatice etc., creșterea capacității concurențiale a sectorului de servicii, favorizarea investițiilor străine în serviciile din țara noastră, sprijinirea exportului de servicii etc.).

De asemenea, apare indicat ca România, invocând situația sa de țară mai puțin dezvoltată din punct de vedere economic (în anul 2000, PIB/locuitor în România era de 5.741 euro, adică numai 27% din media de 21.253 euro la nivelul UE), să insiste pentru obținerea de fonduri sporite de la UE pentru implementarea acquis-ului comunitar în domeniul serviciilor și dezvoltarea acestui domeniu, care, în general, a rămas în urmă.

REZUMAT ȘI CONCLUZII

1. Adoptarea și aplicarea de către România a acquis-ului comunitar privind serviciile presupune:
 - abolirea restricțiilor existente în comerțul cu servicii dintre România și UE, în conformitate cu principiul circulației libere a serviciilor în cadrul Comunității (restricțiile de trafic în transportul rutier și aerian, aplicate potrivit acordurilor bilaterale, obstacolele din calea efectuării cabotajului de către nerezidenți, monopoliurile în domeniul telecomunicațiilor și al poștei, marja de preferință internă în favoarea furnizorilor de servicii de origine românească în cadrul achizițiilor publice etc.); libera circulație a serviciilor în Comunitate înseamnă că firmelor furnizoare de servicii dintr-o țară membră le este suficientă licența de funcționare din țara de origine membră, pentru a putea opera, fără restricții, pe întreg teritoriul UE;
 - alinierea la standardele UE privind serviciile referitoare la condițiile tehnice și de siguranță, prudențiale, ecologice, sociale, fiscale, de protecție a consumatorilor etc.;
 - adoptarea de măsuri vizând favorizarea dezvoltării unor servicii pe plan comunitar (rezervarea unui timp majoritar de antenă pentru operele europene, acordarea unui ajutor de stat pentru servicii, în condiții determinate);
 - aplicarea unei politici comerciale comune față de țările terțe în domeniul serviciilor: în cadrul Acordului general privind comerțul cu servicii (GATS), UE și-a asumat angajamente importante de liberalizare a comerțului cu servicii cu țările terțe, extinzând asupra acestor țări măsurile de liberalizare din cadrul pieței interne comunitare în domeniul telecomunicațiilor și a unei mari părți a serviciilor financiare.
2. Deși există o piață internă unică a serviciilor, în cadrul Comunității se mențin încă unele obstacole în calea liberei circulații a serviciilor. Divergența reglementărilor naționale fragmentează încă piața internă a serviciilor și împiedică prestatorii de servicii să fie tot atât de competitivi pe piețele străine din UE, ca și pe piața lor națională. În această situație, Consiliul European de la Lisabona din martie 2000 a invitat Comisia Europeană să pună la punct o strategie detaliată pentru piața internă a serviciilor, pentru a elimina barierele încă existente în calea liberei lor circulații în interiorul Comunității. Obiectivul acestei strategii este de a face furnizarea transfrontalieră de servicii tot atât de ușoară ca și furnizarea de servicii în cadrul unui stat membru.
3. România a realizat progrese importante în domeniul armonizării legislației sale cu acquis-ul comunitar. Raportul Comisiei Europene pe anul 2000

privind progresele României pe calea aderării la UE remarcă faptul că legislația bancară a țării noastre a atins, în general, un grad înalt de compatibilitate cu acquis-ul comunitar. Astfel, România nu aplică restricții privind stabilirea de bănci străine, în afară de respectarea cerințelor prudențiale normale. Același raport aprecia că Legea nr. 32 din 3 aprilie 2000 privind societățile de asigurare și supravegherea asigurărilor este, într-o mare măsură, conformă cu acquis-ul comunitar.

În domeniul telecomunicațiilor și tehnologiei informației s-au întreprins măsuri importante vizând adoptarea acquis-ului comunitar. Majoritatea serviciilor de telecomunicații au fost deja liberalizate. La 1 ianuarie 2003 se va realiza liberalizarea deplină a serviciilor de telecomunicații, urmând ca la această dată să se elimine ultimele restricții privind telefonía vocală și furnizarea de linii închiriate. Piața tehnologiei informației este complet liberalizată.

În materie de transporturi, majoritatea prevederilor aplicabile ale acquis-ului comunitar au fost transpuse în legislația românească și sunt puse în aplicare.

De asemenea, țara noastră a înregistrat rezultate notabile privind punerea în concordanță a legislației sale cu acquis-ul comunitar în materie de servicii audiovizuale. Viitoarea lege privind audiovizualul și deciziile Consiliului Național al Audiovizualului vor asigura conformitatea deplină a legislației românești cu acquis-ul comunitar în domeniu.

4. Raportul Comisiei Europene pe anul 2000 privind progresele României pe calea aderării la UE relevă și unele curențe privind procesul de aliniere a legislației românești la acquis-ul comunitar și punerea în aplicare a acestui acquis, dintre care menționăm:
 - În ceea ce privește dreptul de a furniza servicii, legislația română discriminează cetățenii UE, care nu sunt rezidenți în România;
 - Juriștii și firmele juridice din UE, care operează în România, sunt discriminați, aplicându-se restricții privind prezența comercială în România a firmelor juridice străine și a persoanelor fizice străine, furnizoare de servicii juridice;
 - Implementarea efectivă a legislației românești, care preia acquis-ul comunitar din domeniul bancar, nu este pe deplin asigurată;
 - Armonizarea cu acquis-ul comunitar privind valorile mobiliare se află încă într-un stadiu incipient; criza recentă a celui mai mare fond de investiții – FNI – pune în evidență cadrul legislativ și capacitatea administrativă nesatisfăcătoare în acest domeniu;
 - Adoptarea legislației privind acquis-ul comunitar în domeniul transportului va fi de durată și complexă, iar România va trebui să vegheze pentru a aloca resurse financiare suficiente în vederea implementării directivelor UE în materie de transporturi, care implică investiții importante;

- Dezvoltarea, în România, a unei piețe dinamice și competitive a telecomunicațiilor este încă împiedicată de caracterul inadecvat al cadrului reglementar și de exercitarea de către stat a funcției de reglementare într-un mod care nu este clar și eficient; o acțiune urgentă este necesară pentru asigurarea deschiderii pentru competiție a pieței pentru telefonia fixă de la 1 ianuarie 2003;
- Legislația existentă în România nu este încă pe deplin aliniată la acquis-ul comunitar în domeniul serviciilor audiovizuale; țara noastră trebuie încă să finalizeze acest proces de aliniere și să asigure ca obligațiile sale în cadrul Acordului general privind comerțul cu servicii (GATS) să nu constituie un obstacol în calea adoptării depline și a implementării acquis-ului în acest domeniu, la data aderării sale la UE (în particular, este vorba despre asigurarea majorității timpului de antenă pentru operele europene).

Se impune adoptarea de urgență de măsuri pentru soluționarea problemelor sus-menționate, semnalate de Comisia Europeană.

5. Aderarea României la UE implică avantaje importante pentru sectorul de servicii din țara noastră, dintre care menționăm:
- accesul nerestricționat al serviciilor românești pe vasta piață internă comunitară;
 - lărgirea ofertei de servicii de calitate și la tarife mai reduse pentru întreprinderile și consumatorii din țara noastră;
 - stimularea furnizorilor români de servicii să devină mai performanți, sub presiunea concurenței sporite a furnizorilor de servicii din celelalte țări membre ale UE;
 - accelerarea procesului de specializare în servicii pentru care România dispune de un avantaj comparativ sau ar putea obține un astfel de avantaj (servicii turistice, de construcții, informatice etc.);
 - modernizarea sectorului de servicii din țara noastră, ca urmare a preluării acquis-ului comunitar în acest domeniu și a resurselor financiare, furnizate de UE prin fondurile de preaderare, iar după aderare, prin fondurile structurale;
 - atragerea, într-o măsură sporită, a investițiilor străine directe în sectorul serviciilor, grație apartenenței României la vasta piață internă a serviciilor din Comunitate;
 - beneficierea de o putere sporită de negociere în cadrul tratatelor interguvernamentale privind comerțul cu servicii, inclusiv în cadrul GATS, tratate la care România va fi reprezentată de UE, prin Comisia Europeană.

6. Obținerea calității de membru al UE presupune și unele costuri pentru sectorul de servicii din România, printre care se numără:
- investiții importante pentru implementarea acquis-ului comunitar în domeniul serviciilor, în special pentru modernizarea și expansiunea infrastructurii serviciilor (reabilitarea și ameliorarea drumurilor, dezvoltarea telecomunicațiilor, dotarea flotei fluviale cu echipamente performante etc.);
 - suprimarea completă a restricțiilor în comerțul cu servicii între România și UE, ca rezultat al preluării acquis-ului comunitar, este de natură să afecteze furnizorii români de servicii, mai puțin eficienți, care nu ar putea face față concurenței sporite din partea prestatorilor de servicii din celelalte țări membre ale Comunității (pe de altă parte, din partea UE s-a exprimat preocuparea că lărgirea spre Est a Comunității ar înrăutăți poziția competitivă a transporturilor rutiere din “cei 15”, în special din cauza disparității în ceea ce privește salariile și costurile sociale între țările din Europa Centrală și de Est și cele din UE);
 - aderarea la UE ar implica pierderea avantajelor speciale de care beneficiază România în cadrul GATS, ca urmare a statutului de țară în curs de dezvoltare (dreptul de a menține un nivel mai ridicat de protecție a sectorului de servicii decât țările dezvoltate, sprijinirea accesului la tehnologia modernă, precum și la circuitele de distribuție și rețelele de informare, primirea de asistență tehnică gratuită în materie de servicii etc.).

În legătură cu aceste costuri în domeniul serviciilor, implicate de aderarea la UE, sunt de observat următoarele:

- parte din costurile respective (investiții pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii serviciilor, pierderea avantajelor speciale decurgând din statutul României de țară în curs de dezvoltare) vor trebui suportate, indiferent de aderarea la UE, ca urmare a necesității de a ține pasul cu progresele în domeniul serviciilor pe plan mondial și a depășirii, mai devreme sau mai târziu, a stadiului de țară în curs de dezvoltare;
- ajutorul de preaderare și postaderare al UE va compensa într-o măsură semnificativă costurile aderării;
- costurile aderării în domeniul serviciilor și eforturile financiare în acest scop pot fi diminuate prin stabilirea de modalități și termene adecvate de preluare a acquis-ului comunitar și prin sporirea capacității concurențiale a sectorului de servicii din țara noastră.

În vederea diminuării costurilor aderării la UE, în domeniul serviciilor, s-a recurs sau se poate recurge la următoarele căi:

- a) Adoptarea și aplicarea treptată a acquis-ului comunitar în domeniul serviciilor într-o perioadă suficientă de preaderare, pentru a evita

eventualele șocuri ale liberalizării dintr-o dată a comerțului cu servicii sau eforturi financiare excesive într-un interval de timp foarte scurt (România a stabilit ca ipoteză de lucru încheierea perioadei de preaderare la 1 ianuarie 2007);

- b) Solicitarea de perioade de tranziție, după aderare, în cazul în care, în unele privințe, perioada de preaderare nu este suficientă pentru adoptarea și aplicarea acquis-ului comunitar. De exemplu, în domeniul transporturilor, România a solicitat de la UE perioade de tranziție privind cinci aspecte ale acquis-ului în acest domeniu. Aceste aspecte se referă la:
- amânarea liberalizării transportului în unele privințe (menținerea, până la 31 decembrie 2011, a posibilității pentru transportatorii români de a efectua în exclusivitate cabotajul pe sectorul românesc al Dunării, licențierea, până la 31 decembrie 2009, numai a transportatorilor aerieni aflați în proporție majoritară în proprietatea entităților române și controlați efectiv de aceste entități);
 - implementarea într-o perioadă mai lungă a acquis-ului comunitar, care necesită investiții substanțiale (aplicarea, până la 31 decembrie 2022, a reglementării comunitare privind greutatea maxime autorizate în trafic internațional pentru unele vehicule rutiere și, până la 31 decembrie 2011, a celei privind cerințele tehnice relative la navele pentru transportul pe apele interioare);
 - eșalonarea, până la 31 decembrie 2011, a sporirii taxării vehiculelor grele, destinate transportului rutier pentru utilizarea unor infrastructuri, și a eliminării diferențierii în taxarea transportatorilor români și străini.
- c) Solicitarea de derogări de la acquis-ul comunitar în cazul în care reglementarea proprie este considerată mai potrivită; astfel, România a cerut exceptarea de la aplicarea Deciziei Consiliului 92/143 privind sistemele de radionavigație pentru Europa, arătând că utilizează sistemul GPS asigură un grad mai ridicat de siguranță a navigației;
- d) Sporirea competitivității internaționale a sectorului de servicii din România pentru a face față concurenței sporite, ca urmare a liberalizării totale a comerțului cu servicii cu UE, în special prin îmbunătățirea calității serviciilor, practicarea de prețuri competitive și respectarea cu strictețe a termenelor de livrare; în acest context, o importanță deosebită o are utilizarea noilor tehnologii în domeniul serviciilor și asigurarea accesului la filierele de distribuție și rețelele de informare în acest domeniu.

Apreciem că, în ansamblu, beneficiile adoptării acquis-ului comunitar în domeniul serviciilor sunt mai mari decât costurile sale. Raportul beneficii-costuri va depinde însă de capacitatea țării noastre de a valorifica avantajele decurgând din acquis-ul comunitar și de a diminua costurile pe care le implică alinierea la acest acquis.

Pentru valorificarea avantajelor rezultând din acquis-ul comunitar, ar fi utilă elaborarea unei strategii vizând dezvoltarea capacității de producție și export de servicii, în contextul aderării României la UE.

De asemenea, apare indicat ca România, invocând situația sa de țară mai puțin dezvoltată din punct de vedere economic decât țările membre ale UE și decât alte țări candidate la aderare, să insiste pentru obținerea de fonduri sporite de la Comunitate pentru implementarea acquis-ului comunitar în domeniul serviciilor și dezvoltarea acestui domeniu.

Costurile neaderării la UE în sectorul serviciilor ar fi mult mai mari decât cele impuse de aderare. În ipoteza neaderării la Comunitate, țara noastră ar risca să rămână în urmă în ceea ce privește dezvoltarea serviciilor și să fie marginalizată pe piața mondială a serviciilor.

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

- Reboud, Louis, *Economie européenne, Du Marché commun aux politiques communes*, Presse Universitaires de Grenoble, 1996
- Redor, Dominique, *Economie européenne*, Hachette Livre, 1999
- Faugère, Jean-Pierre, *Economie européenne*, Presse de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1999
- Tsoukalis, Loukas, *Noua economie europeană revizuită*, Editura ARC, 2000
- ***, Consolidated Version of the Treaty Establishing the European Community
- Commission of the European Communities, 2000 Regular report on Romania's progress toward accession
- Commission of the European Communities, 2001 Regular report on Romania's progress toward accession
- Commission Européenne, *Une stratégie pour le marché intérieure des services*, Com (2000) 888 de 19.12.2000
- ***, Romania's revised position paper, Chapter 9 – Transport Policy, Conference on accession to the European Union – Romania, Bruxelles, 5 March 2001, Conf.-RO 6/01
- ***, Romania's revised position paper, Chapter 19 – Telecommunications and Information Technology, Conference on accession to the European Union – Romania, Bruxelles, 27 February 2001, Conf-RO 4/01
- ***, Romania's revised position paper, Chapter 20 – Culture and Audiovisual, Conference on accession to the European Union – Romania, Bruxelles, 1 August 2000, Conf-RO 24/00
- ***, Complementary position paper, Chapter 20 – Culture and Audiovisual, Document provided by Romania, Conference on accession to the European Union – Romania, Bruxelles, 5 March 2001, Conf-RO 7/01
- ***, Le cycle d'Uruguay: l'Accord général sur le commerce des services, Forum du commerce international, 3/1996

Volume apărute în cadrul colecției ESEN - 2 în anul 2001

**Probleme ale integrării României în Uniunea Europeană.
Cerințe și evaluări**

**Issues on Romania's integration into the European Union.
Requirements and evaluation**

**Stadiul negocierilor în vederea aderării la UE a statelor candidate
din Europa Centrală și de Est**

**Impactul adoptării acquis-ului comunitar privind
politica comercială comună în perspectiva aderării la UE**

**Implicațiile adoptării acquis-ului comunitar privind
politicile comerciale în domeniul produselor agroalimentare**

**Impactul adoptării politicii agricole comune (PAC)
asupra pieței principalelor produse agroalimentare românești**

Politica industrială în perspectiva aderării la UE

Politica energetică în perspectiva aderării la UE

**Sistemul impozitelor și taxelor
în Uniunea Europeană și în România**



CENTRUL DE INFORMARE ȘI DOCUMENTARE ECONOMICĂ
Redactor-șef: Valeriu IOAN-FRANC

Redactor: Dorina GHEORGHE
Prezentare grafică: Mihaela PINTICĂ
Coperta: Nicolae LOGIN
