



GUVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU

Nr. 89 C.P.S.G.
Data 10.01.2006

Biroul permanent al Senatului
Ep. 124 19.01.2006

1. 2.2.2006

Domnule președinte,

În conformitate cu prevederile art.111 alin.(1) din Constituție,
Guvernul României formulează următorul

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă privind îmbunătățirea Programului de stimulare a înnoirii Parcului național auto*, inițiată de domnii senatori Gheorghe Funar, Valentin Dinescu, Liviu-Doru Bindea, Petru Stan și Verginia Vedinaș din Grupul parlamentar al PRM (Bp.127/2005)

I. Principalele reglementări

Inițiativa legislativă propune extinderea prevederilor *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 99/2004 privind instituirea Programului de stimulare a înnoirii Parcului național auto* în sensul includerii în Program a societăților deținătoare de autobuze și microbuze prestatoare de transport public de persoane.

Astfel, propunerea legislativă urmărește:

- diminuarea poluării prin scoaterea din uz a autovehiculelor (autobuze, microbuze) cu destinația de transport public de persoane, care nu respectă standardele internaționale și europene în materie;

- creșterea accesibilității la cumpărarea autovehiculelor noi;
- încurajarea îmbunătățirii schemelor de sporire a atractivității propuse de producătorii de autovehicule.

Intenția inițiatorilor, astfel cum reiese din *Expunerea de motive*, este de a preveni ca societățile deținătoare de autobuze și microbuze prestatoare de transport public de persoane să se găsească în situația de a avea interdicție de funcționare o dată cu aderarea României la Uniunea Europeană.

II. Observații și propuneri

1. Obiectivele propuse prin această inițiativă legislativă sunt deja reglementate de norme imperative pe care persoana juridică autorizată să desfășoare activități de transport rutier este obligată să le respecte (inclusiv la obținerea autorizației de mediu și a licențelor de transport), după cum urmează:

- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;
- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 243/2000 privind protecția atmosferei;
- Hotărârea Guvernului nr. 731/2004 pentru aprobarea Strategiei naționale privind protecția atmosferei, etc.

2. Mijloacele de transport public rutier de persoane (microbuze și autobuze) au durata normală de funcționare cuprinsă între 4 și 8 ani, conform *Hotărârii Guvernului nr. 2139/2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe*. Pentru autovehiculele aflate în patrimoniul persoanei juridice, a căror valoare de intrare nu a fost recuperată integral pe calea amortizării până la data de 31.12.2004, duratele normale de funcționare rămase vor fi recalculate conform prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 2139/2004; menținerea în funcțiune a autovehiculelor care pot afecta viața, sănătatea și mediul după expirarea duratei normale de funcționare, se poate face numai pe baza unui raport tehnic întocmit de organisme de certificare sau de inspecție tehnică abilitate în domeniul de activitate al mijlocului fix.

3. Directivele la care se face referire în *Expunerea de motive* și anume Directiva 2001/85/CEE și Directiva 2001/27/CE reglementează

omologarea vehiculelor în vederea admiterii lor în circulația pe drumurile publice din România și nu condițiile pe care trebuie să le îndeplinească autovehiculele înmatriculate. Astfel, fundamentarea propunerii legislative invocând condițiile impuse de cele două directive care, de altfel, au fost preluate în legislația națională prin *Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România - RNTR 2*, nu se justifică întrucât respectarea standardelor de poluare obligatorii se face în momentul omologării autovehiculului în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România. Pentru autovehiculele deja admise în circulație (înmatriculate) obligativitatea respectării noilor norme de poluare impuse la omologare nu se aplică.

4. Prevederile **art. 3** nu specifică pentru ce este autorizată Administrația Fondului pentru Mediu.

5. Propunerea formulată la **art. 7 alin. (2)** nu poate fi acceptată având în vedere dispozițiile art. 8 alin. (2) din *Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare*, care prevede că limita minimă amenzii contravenționale este de 250.000 lei iar limita maximă nu poate depăși 1 miliard lei în cazul contravențiilor stabilite prin lege și ordonanță.

6. Propunerea legislativă nu respectă prevederile art. 15 din *Ordonanța Guvernului nr. 2/2001*, potrivit căreia agenții constatatori trebuie să fie prevăzuți în actul normativ care stabilește și sancționează contravenția. Totodată, nu este precizat faptul că regimul juridic al contravențiilor, stabilit prin *Ordonanța Guvernului nr. 2/2001*, este aplicabil și contravenției prevăzută la art. 7.

7. Măsura prevăzută în propunerea legislativă reprezintă ajutor de stat pentru societățile prestatoare de transport public de persoane, deoarece:

- sumele sunt acordate din bugetul de venituri și cheltuieli al Administrației Fondului pentru Mediu, astfel încât implică surse de stat;

- este selectivă, aplicându-se pentru acele societăți care predau spre casare un autovehicul uzat și creează acestora un avantaj de natură financiară și economică;

- amenință să distorsioneze concurența pe piața serviciilor de transport public de persoane.

O astfel de măsură reprezintă ajutor de operare care nu este permis decât în situații excepționale și numai în anumite regiuni cu îndeplinirea condițiilor prevăzute la art. 15 din Regulamentul privind ajutorul de stat regional. În orice caz, o astfel de schemă de ajutor de operare nu se poate aplica la nivel național.

Mai mult, potrivit art. 6 alin. (2) din *Regulamentul nr. 23/2004 privind ajutorul de stat regional*, publicat în Monitorul Oficial al României nr. 340/2004, cheltuielile de achiziționare a mijloacelor de transport nu sunt eligibile pentru ajutor de stat regional.

8. În ceea ce privește necesitatea diminuării poluării aerului în aglomerările urbane, în scopul încadrării emisiilor în valorile admise la nivel european, considerăm că o astfel de schemă nu respectă criteriile de compatibilitate prevăzute de *Regulamentul nr. 10/2002 privind ajutorul de stat pentru protecția mediului*, publicat în Monitorul Oficial al României nr. 470/2002, din următoarele considerente:

- ajutorul de stat se acordă pentru achiziționarea de noi mijloace de transport;

- deși se urmărește încadrarea emisiilor în valorile admise la nivel european, schema nu urmărește definiția costurilor eligibile prevăzute în Regulamentul privind ajutorul de stat pentru protecția mediului. Conform acestui regulament, mijlocul de transport achiziționat nu poate fi considerat eligibil pentru ajutorul de stat pentru protecția mediului.

Considerăm că acordarea pentru societățile de transport de persoane a unei sume de 20% din valoarea autovehiculului achiziționat reprezintă o măsură incompatibilă cu mediul concurențial normal, care nu poate fi pusă în aplicare.

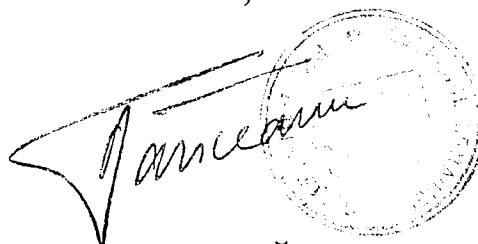
9. Având în vedere dispozițiile art. 12 din *Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată*, referitoare la integrarea proiectelor în ansamblul legislației, precum și ale art. 15 alin. (1) referitoare la

evitarea paralelismelor care stipulează că *"în procesul de legiferare este interzisă instituirea aceluiași reglementări în mai multe articole sau alineate din același act normativ ori în două sau mai multe acte normative"*, considerăm că propunerea legislativă trebuia să amendeze Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 99/2004.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele prezentate, **Guvernul nu susține adoptarea propunerii legislative.**

Cu stimă,



Călin POPESCU-TĂRICEANU

Domnului senator **Nicolae VĂCĂROIU**

Președintele Senatului