



GUVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU

2394
08 08 2006

Biroul permanent al Senatului
Bp 311 12.08.2006

PARLAMENTUL ROMÂNIEI
SENAT
691/5.09.2006

Domnule președinte,

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

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 51/2004 privind modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind introducerea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 415/2004, inițiată de 11 parlamentari din Grupurile parlamentare ale Alianței DA, PNL, UDMR, PC, PSD (Bp.311/2006).*

I. Principalele reglementări

Propunerea legislativă are ca obiect de reglementare amendarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind introducerea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, cu modificările și completările ulterioare, propunându-se următoarele:

- modificarea art. 1 alin. (1) lit. a) referitoare la definiția vehiculului.

Astfel, potrivit inițiativei legislative, *vehiculul reprezintă un autovehicul destinat exclusiv transportului rutier de mărfuri, având cel puțin două axe sau un ansamblu format dintr-un autovehicul și semiremorcă, ori remorcă tractată de acesta;*

- modificarea alin. (2) al art. 1 astfel:

"(2) Începând cu data de 1 iulie 2002 se introduce tariful de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, denumit în continuare tarif de utilizare, aplicat tuturor utilizatorilor români și străini pentru vehiculele destinate transportului rutier de mărfuri și persoane, care folosesc rețeaua de drumuri naționale din România și structurat, în funcție de perioada de parcurs și de staționare, de încadrarea în clasa de emisii poluante (EURO), de masa totală autorizată (MTMA) și de numărul de axe, după caz.";

- completarea art. 3 cu două noi alineate, alin. (2) și alin. (3), astfel:

"(2) Sunt exceptate de la plata tarifului de utilizare a drumurilor naționale din România vehiculele folosite sezonier, în procesul tehnologic de producție agricolă, după cum urmează:

- a) tractoarele utilizate exclusiv pentru lucrări agricole;*
- b) combinele autopropulsate;*
- c) autovehiculele pentru transportul stupinelor în pastoral;*
- d) autovehiculele speciale pentru transportul cailor de curse.*

(3) Pentru autovehiculele și tractoarele cu remorci, care asigură aprovizionarea cu input-uri necesare procesului de producție agricolă, precum și pentru cele care transportă producția din câmp, în spațiile de depozitare, se achită tariful de utilizare în funcție de durata de parcurs și staționare, pe rețeaua de drumuri naționale din România, astfel: o lună, 6 luni sau 12 luni."

II. Observații și propuneri

1. La nivelul Uniunii Europene, actul normativ care stabilește regimul taxelor aplicabile vehiculelor grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri este Directiva 1999/62/CE, așa cum a fost modificată ulterior. Art. 1, stabilind sfera de aplicare a directivei,

distinge între următoarele categorii de taxe: taxele pe vehicul/impozitele (reglementate detaliat în capitolul II), taxele de trecere și tarifele de utilizare (reglementate detaliat în capitolul III). Art. 2 definește o serie de noțiuni întrebuițate de actul normativ comunitar, precum "autostradă", "vehicul", etc.

Art. 7 par. (8) al Directivei menționate prevede că *"Tarifele de utilizare vor fi proporționale cu durata folosirii infrastructurii. Un stat membru poate aplica numai taxe anuale pentru vehiculele înmatriculate pe teritoriul său."*

Introducerea acestui tarif reprezintă o aplicare a principiilor conținute în Cartea Albă asupra Politicii Comune de Transport, în special al principiului fundamental *"utilizatorul plătește pentru ceea ce folosește"*.

Potrivit Documentului de poziție privind Capitolul 9 de negociere - Politica în domeniul transporturilor, tariful de utilizare a rețelei de drumuri naționale va atinge nivelul prevăzut de Anexa II a Directivei în anul 2008.

2. Ordonanța Guvernului nr. 15/2002 transpune în legislația națională prevederile referitoare la tariful de utilizare din cadrul Directivei 1999/62/CE. Întrucât necesarul de fonduri pentru realizarea infrastructurii de transport rutier este insuficient, acesta neputând fi acoperit numai de la bugetul de stat, tariful de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România s-a introdus etapizat pentru toate categoriile de vehicule care utilizează rețeaua de drumuri naționale din România.

Ordonanța Guvernului nr. 15/2002, ținând seama de realitățile de ordin intern, instituie tariful de utilizare a rețelei de drumuri naționale pentru toate vehiculele înmatriculate (definite drept *"orice autovehicul rutier înmatriculat, având cel puțin două axe, sau un ansamblu format dintr-un autovehicul și semiremorcă ori remorcile tractate de acesta"*), extinzând astfel sfera de aplicare a Directivei. Dacă avem în vedere definiția pe care Tratatul instituind Comunitatea Europeană o dă directivei (art. 249 par. (3) TCE), putem concluziona că directiva este un instrument de armonizare, iar nu de uniformizare a normelor naționale (regulamentul este actul comunitar care realizează o uniformizare, el fiind obligatoriu în toate elementele sale și direct aplicabil în toate statele membre - art. 249 par. (2)).

Așadar, în cadrul procesului de transpunere al directivelor, statele pot extinde sfera de aplicare a acestora, atâta vreme cât nu se aduce atingere prevederilor tratatelor comunitare sau prevederilor altor directive care, sub o formă sau alta, ar putea fi incidente. Limitările aduse privind aplicarea unei directive pot pune serioase probleme deoarece, în această situație, ne-am afla în prezența unei transpuneri parțiale sub aspect calitativ.

3. În ceea ce privește amendamentul propus la **art. 1 alin. (1) lit. a)** menționăm că art. 1 al actului comunitar stipulează că *"Prezenta directivă se aplică taxelor pe vehicul, taxelor de trecere și tarifelor de utilizare, impuse vehiculelor așa cum sunt ele definite la art. 2"*. Potrivit art. 2 din Directiva 1999/62/CE, noțiunea de *vehicul* desemnează *"vehiculele cu motor sau ansamblurile de vehicule cuplate destinate exclusiv transportului rutier de mărfuri și având o greutate totală, la încărcătura autorizată, egală sau mai mare de 12 tone."*

Totodată, menționăm că, ținând cont de domeniul de aplicare al ordonanței menționate, precum și de precizarea din cuprinsul art. 1, respectiv *"în înțelesul prezentei ordonanțe ..."*, considerăm că noua definiție ar intra în contradicție cu intenția de reglementare instituită în tot cuprinsul ordonanței.

4. Modificarea **alineatului (2) al art. 1** intră în contradicție cu însuși textul propus pentru modificarea definiției *"vehiculului"*, ducând totodată la o aplicare restrânsă a tarifului de utilizare.

Deși prin amendamentul de la art. 1 alin. (1) lit. a) inițiatorii propun definirea vehiculului drept *"un autovehicul destinat exclusiv transportului rutier de mărfuri"*, aceștia instituie la alin. (2) al art. 1 regula potrivit căreia tariful de utilizare se aplică *"(...) pentru vehiculele destinate transportului rutier de mărfuri și persoane (...) "*.

Dincolo de inadvertența evidentă, dacă ne-am raporta la raționamentul inițiatorilor din Expunerea de motive și am ține seama de interpretarea literală a prevederilor art. 1 și art. 2 lit. d) din Directivă, am concluziona că aplicarea tarifului și pentru vehiculele destinate transportului rutier de persoane echivalează cu faptul că *"legislația internă excede prevederile Directivei"*, element pe care inițiatorii propunerii legislative urmăresc să-l evite.

5. În ceea ce privește **alin. (2)** introdus la **art. 3** apreciem că, atâta vreme cât vehiculele enumerate în cadrul acestui alineat nu se încadrează în sfera de aplicare a definiției de la art. 2 lit. d) din Directivă, ele pot fi exceptate de la plata tarifului de utilizare. Altfel, o asemenea exceptare este absolut imposibilă.

În opinia noastră, cel puțin vehiculele enumerate în cadrul lit. c) și d) se încadrează definiției vehiculului, așa cum este ea prezentată în Directiva comunitară.

6. În conformitate cu prevederile art. 12 al Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 *"sumele încasate în urma aplicării tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România se constituie venit la dispoziția Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - SA și vor fi utilizate în exclusivitate pentru finanțarea lucrărilor de construcție, modernizare, întreținere și reparație a drumurilor naționale, precum și pentru garantarea și rambursarea creditelor externe și interne contractate în acest scop, inclusiv pentru plăți în numele autorității publice contractante, ca urmare a obligațiilor asumate în cadrul contractelor de parteneriat public-privat în sectorul drumurilor naționale și autostrăzilor."*

Prin adoptarea propunerilor de acordare de scutiri de la plata tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale pentru anumite categorii de vehicule, efectul imediat ar fi reducerea sursei de finanțare destinată activităților de întreținere, reabilitare și modernizare a drumurilor naționale, situație în care, pentru acoperirea necesarului, diferența ar trebui suportată de bugetul de stat.

În acest context, menționăm că întreaga rețea de drumuri naționale măsoară cca. 16.000 km, iar cheltuielile de întreținere estimate pentru 1 km de drum național sunt de cca. 20.000 EUR/an.

7. Referitor la **alin. (3)** introdus la **art. 3**, menționăm că sintagma *"poate aplica"* - art. 7 par. (8) teza a II-a din cadrul capitolului III al Directivei 1999/62/CE - indică faptul că ne aflăm în prezența unei norme supletive. Statele membre, prin intermediul autorităților naționale competente în domeniu, sunt cele care apreciază dacă impun taxe anuale sau taxe pe anumite perioade pentru vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor. Dacă decid să impună taxele anuale pentru vehiculele naționale, atunci ele nu pot institui diferențieri după cum este vorba de vehiculele folosite în agricultură, industrie, etc. Așadar, fie decid să

impună taxe anuale, fie taxe pe anumite perioade, dar indiferent de situație, decizia va trebui să privească toate vehiculele naționale, indiferent de ramura în care sunt utilizate.

8. Propunerea legislativă nu respectă nici Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, care prevede că pentru intervenția unor evenimente legislative (modificări, completări, etc.) intenția de modificare a unui act normativ operează asupra actului de bază și nu asupra actelor de aprobare a acestora.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele prezentate la pct. II, **Guvernul nu susține adoptarea inițiativei legislative.**

Cu stimă,



Călin POPESCU-TARICEANU

Domnului senator **Nicolae VĂCĂROIU**
Președintele Senatului