

TABEL DE CONCORDANȚĂ DIRECTIVA 1999/62/CE

**Directiva Parlamentului European si a Consiliului nr. 1999/62/CE din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri,
modificată de**

Directiva Parlamentului European si a Consiliului nr. 2006/38/CE din 17 mai 2006

- 1. Proiect de Ordonanță de Urgență pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind introducerea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România**
- 2. Ordonanța Guvernului nr. 15/2002 privind introducerea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, cu modificările și completările ulterioare**
- 3. Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 1702/2005 pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Nationala de Autostrazi si Drumuri Nationale din Romania - S.A.**

***Directiva Parlamentului European si a Consiliului nr. 1999/62/CE din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri,
Modificată de
Directiva Parlamentului European si a Consiliului nr. 2006/38/CE din 17 mai 2006**

1. Proiect de Ordonanță de Urgență pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind introducerea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România (Proiect OUG)
2. Ordonanța Guvernului nr. 15/2002 privind introducerea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, cu modificările și completările ulterioare (OG 15/2002)
3. Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 1702/2005 pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. (OMTCT 1702/2005)

Art./Par.	Prevederi	Art./Par.	Prevederi	Observații
Art. 1	Prezenta directivă se aplică taxelor pe vehicul, taxelor de trecere și de utilizare impuse vehiculelor, conform celor stabilite la articolul 2. Prezenta directivă nu aduce atingere vehiculelor care desfășoară activități de transport exclusiv în teritoriile ne-europene ale țărilor membre. De asemenea, aceasta nu aduce atingere vehiculelor înmatriculate în Insulele Canare, Ceuta și Melilla, Azore sau Madeira și care desfășoară activități de transport exclusiv în aceste teritorii sau între aceste teritorii și continent, respectiv Spania și Portugalia continentală.	OG 15/2002 Art. 1 Par. 2 OMTCT 1702/2005 Art. 1 Par. 3-4	(2) Începand 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 toate vehiculele înmatriculate care sunt folosite pe 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 maximă autorizată (MTMA) și de numărul de axe, după caz. (3) Se aprobă tarifele de utilizare pentru trecerea podului peste Dunăre în sensul Giurgiu-Ruse, aplicabile vehiculelor înmatriculate în România și în alte state, prevăzute în anexa nr. 2. (4) Se aprobă tarifele de utilizare pentru trecerea podului peste Dunăre de la Giurgeni-Vadu Oii, aplicabile vehiculelor înmatriculate în România și în alte state, prevăzute în anexa nr. 3.	
Art. 2 Lit. a)	În înțelesul prezentei directive: (a) "rețea rutieră transeuropeană" înseamnă rețeaua rutieră definită la punctul 2 al anexei I la Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport [] astfel cum este ilustrată în hărți. Hărțile se referă la sectoarele corespunzătoare menționate în	OG 15/2002 Art. 1 Par. 2	(2) Începand 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 toate vehiculele înmatriculate care sunt folosite pe rețeaua de drumuri naționale din România și	Tariful de utilizare se aplică pe toată rețeaua de drumuri naționale

	partea operativă a și/sau în anexa II la decizia respectivă;		structurat în funcție de perioada de parcurs și de staționare, de încadrarea în clasa de emisii poluante (EURO), de masa totală maximă autorizată (MTMA) și de numărul de axe, după caz.	din România, care include și rețeaua TEN
		Proiect OUG Art. I Pct. 4 Lit. d)	d) rețeaua de drumuri naționale din România – drumurile de interes național definite conform art. 6, alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare;	
Art. 2 Lit. (aa) – (ac)	(aa) "costuri de construcție" înseamnă costurile legate de construcție, inclusiv, dacă este cazul, costurile financiare ale: - infrastructurii noi sau ale îmbunătățirii infrastructurii noi (inclusiv reparații structurale semnificative) sau - infrastructurii sau ale îmbunătățirii infrastructurii (inclusiv reparații structurale semnificative) finalizate cu cel mult de 30 de ani înainte de 10 iunie 2008, la care modalitățile de taxare sunt deja în aplicare la data de 10 iunie 2008 sau finalizate cu cel mult de 30 de ani înainte de stabilirea noilor modalități de taxare introduse după 10 iunie 2008; de asemenea, pot fi considerate drept costuri de construcție costurile privind infrastructura sau îmbunătățirile aduse infrastructurii, finalizate înainte de aceste limite de timp, în cazul în care: (i) un stat membru a stabilit un sistem de taxare care prevede recuperarea acestor costuri prin intermediul unui contract cu un operator al sistemului de taxare, sau alte acte legale având efect echivalent, care intră în vigoare înainte de 10 iunie 2008 sau (ii) un stat membru poate demonstra că argumentul care a justificat construirea infrastructurii respective era acela că	Proiect OUG Art. I Pct. 4 Lit. k)	k) costurile de construcție - costurile legate de construcția rețelei de drumuri naționale din România, inclusiv, dacă este cazul, costurile financiare ale: - infrastructurii noi sau ale îmbunătățirii infrastructurii noi (inclusiv reparații structurale semnificative), sau - infrastructurii existente sau ale îmbunătățirii infrastructurii existente (inclusiv reparații structurale semnificative);	

	infrastructura trebuia să aibă o durată de viață de peste 30 de ani. În orice situație, proporția costurilor de construcție care urmează să fie luată în considerare nu depășește proporția perioadei duratei de viață a componentelor infrastructurii aflate în uz la 10 iunie 2008 sau până la data la care se introduc noile modalități de taxare, în cazul în care aceasta este o dată ulterioară. Costurile infrastructurii sau ale îmbunătățirii infrastructurii pot include orice cheltuială specifică pentru infrastructura proiectată în vederea reducerii neplăcerilor legate de zgomot sau pentru îmbunătățirea siguranței rutiere și plățile reale efectuate de către operatorul infrastructurii corespunzător elementelor obiective de protecție a mediului, cum ar fi protecția împotriva contaminării solului; (ab) "costuri financiare" înseamnă dobânda la împrumuturi și/sau restituiri de dividende pentru acționari; (ac) "reparații structurale semnificative" înseamnă reparațiile structurale excluzând acele reparații care nu mai au nici un beneficiu prezent pentru utilizatorii drumului, de exemplu în cazul în care lucrarea de reparații a fost înlocuită prin reînnoirea îmbrăcămintei rutiere sau alte lucrări de construcție;			
		Proiect OUG Art. I Pct. 4 Lit. l)	l) costurile financiare – dobânda la împrumuturi și/sau restituiri de dividende pentru acționari;	
		Proiect OUG Art. I Pct. 4 Lit. m)	m) reparații structurale semnificative – reparații structurale ale rețelei de drumuri naționale din România, exclusiv acele reparații care nu mai sunt în prezent în beneficiul utilizatorilor rutieri.	
Art. 2	(b) "taxă de utilizare" înseamnă o anumită sumă plătită	Proiect	f) tarif de trecere – o anumită sumă	

Lit. b)- ba)	pentru un vehicul care parcurge o anumită distanță pe infrastructurile menționate la articolul 7 alineatul (1); suma se determină în funcție de distanța parcursă și de tipul vehiculului; (ba) "taxă de utilizare medie ponderată" înseamnă venitul total provenit din taxele de utilizare pe o perioadă dată împărțit la numărul de kilometri parcurși de vehicule pe o anumită rețea supusă taxării în perioada respectivă atât venitul cât și kilometrii fiind calculați pentru vehiculele la care se aplică taxele de utilizare;	Art. I Pct. 4 Lit. f) Proiect OUG Art. I Pct. 4 Lit. g)	determinată în funcție de distanța parcursă și tipul de vehicul, care trebuie plătită pentru un vehicul care se deplasează pe o anumită distanță pe rețeaua de drumuri naționale din România; g) tariful de trecere mediu ponderat – venitul total provenit din tariful de trecere pe o perioadă dată împărțit la numărul de kilometri parcurși de vehicule pe o anumită rețea supusă tarifării în perioada respectivă, atât venitul cât și kilometrii fiind calculați pentru vehiculele cărora li se aplică tarifele de trecere;	
Art. 2 Lit. c)	(c) "tarif de utilizare" înseamnă o anumită sumă a cărei plată conferă unui vehicul dreptul de a utiliza pe parcursul unei perioade date infrastructurile menționate la articolul 7 alineatul (1);	OG 15/2002 Art. 1 Par. 2 Proiect OUG Art. I	(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 toate vehiculele înmatriculate care sunt folosite pe 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 maximă autorizată (MTMA) și de numărul de axe, după caz. e) tarif de utilizare – o anumită sumă a cărei plată conferă unui vehicul dreptul de a utiliza, pe parcursul unei perioade date, rețeaua de	

		Pct. 4 Lit. e)	drumuri naționale din România;	
Art. 2 Lit. d)	d) "vehicul" înseamnă un autovehicul sau o combinație de vehicule articulate, destinat sau utilizat exclusiv pentru transportul rutier de mărfuri și cu o greutate încărcată maxim admisă de minimum 3,5 tone;	OG 15/2002 Art. 1 Par. 1 Lit. a) Proiect OUG Art. I Pct. 2 Lit. a¹) Proiect OUG Art. I Pct. 2 Lit. a²)	a) vehicul - orice autovehicul rutier înmatriculat, având cel puțin două axe, sau un ansamblu format dintr-un autovehicul și semiremorca ori remorcile tractate de acesta. a ¹) vehicul de transport persoane – vehicul conceput și construit în exclusivitate pentru transportul de pasageri. a ²) vehicul de transport marfă – vehicul conceput și construit pentru transportul de mărfuri ori pentru efectuarea de servicii sau lucrări.	
Art. 2 Lit. e)	(e) vehicul din categoria "EURO 0", "EURO I", "EURO II", "EURO III", "EURO IV", "EURO V", "EEV" înseamnă un vehicul care respectă limitele emisiilor poluante prevăzute în anexa 0;	Proiect OUG Art. III Par. 3	(3) Tariful de trecere și tariful de concesiune menționate la alin. (1) și (2) se vor aplica structurat și în funcție de clasele de emisii poluante ale vehiculelor, stabilite prin norme, aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.	
Art. 2 Lit. f)	(f) "tip de vehicul" înseamnă o categorie în care se încadrează un vehicul în conformitate cu numărul său de osii, dimensiunile sau greutatea sa sau alți factori de clasificare a vehiculelor care reflectă degradarea produsă drumului, de exemplu sistemul de clasificare a degradărilor rutiere prevăzut în anexa IV, cu condiția ca sistemul de clasificare folosit să	Proiect OUG Art. II	(1) Începând cu data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență tariful de utilizare se aplică structurat astfel: a) în funcție de perioada de parcurs și staționare, de masa totală maximă autorizată (MTMA) și de numărul de axe, pentru	

	aibă la bază caracteristicile vehiculului care fie apar în documentația vehiculului folosită în toate statele membre, fie sunt vizibile.		vehiculele de transport marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare sau egală cu 12 tone; b) în funcție de perioada de parcurs și staționare și de masa totală maximă autorizată (MTMA), pentru vehiculele de transport marfă cu masa totală maximă autorizată mai mică de 12 tone; c) în funcție de perioada de parcurs și staționare și de numărul de locuri, în cazul vehiculelor de transport persoane. (2) În cazul în care nu se pot determina cu exactitate caracteristicile vehiculului, în funcție de care se stabilește tariful de utilizare, conform alin. (1), acesta se achită, pentru perioada de utilizare solicitată, la valoarea maximă prevăzută în anexa nr. 1, pentru tipul vehiculului, respectiv în funcție de elementele identificate. (3) Tariful de trecere și tariful de concesiune menționate la alin. (1) și (2) se vor aplica structurat și în funcție de clasele de emisii poluante ale vehiculelor, stabilite prin norme, aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.	
Art. 2 Lit. g)	(g) "contract de concesiune" înseamnă o "concesiune de achiziții publice de lucrări" sau o "concesiune de servicii" astfel cum se definește în articolul 1 din Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de	Proiect OUG Art. III Par. 3	h) contract de concesiune – contract încheiat în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice	

	achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii [];		și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare;	
Art. 2 Lit. h)	(h) "taxa de concesiune" înseamnă o taxă percepută de un concesionar în cadrul unui contract de concesiune.	Proiect OUG Art. I Pct. 4 Lit. i)	i) tarif de concesiune - tarif de trecere perceput de un concesionar în cadrul unui contract de concesiune încheiat conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare;	
Art. 3 Par. 1	(1) Taxele pe vehicul menționate în articol sunt următoarele: - Belgia: taxe de circulation sur les véhicules/automobilesverkeersbelasting op de autovoertuigen; - Bulgaria: данък върху превозните средства, - Czech Republic: silniční daň, - Danemarca: vaegtafgift of motorkerettrajer m.v.; - Germania: Kraftfahrzeugsteuer; - Estonia: raskeveokimaks, - Grecia: Τέλη κυκλοφορίας; - Spania: (a) impuesto sobre vehiculos de traccion mecanica;			Taxele pe vehicule/impozitul pe mijloacele de transport se regăsesc în Codul fiscal al României din 22.12.2003, cu modificările și completările ulterioare, la Titlul IX, Capitolul IV,

(b) impuesto sobre actividades economicas (doar în ceea ce privește valoarea taxelor percepute pentru autovehicule); - Franța: (a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers; (b) taxe différentielle sur les véhicules a moteur; - Irlanda: vehicle excise duty; - Italia: (a) tassa automobilistica; (b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica; - Cyprus: Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων, - Latvia: transportlīdzekļa ikgadējā nodeva, - Lithuania: (a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojų mokestis; (b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones, - Luxemburg: taxe sur les véhicules automoteurs; - Hungary: gépjárműadó, - Malta: liċenzja tat-triq/road licence fee, - Țările de Jos: motorrijtuigenbelasting; - Austria: Kraftfahrzeugsteuer; - Poland: podatek od środków transportowych,			articolele 261-265. Conform Tratatului de aderare, prin derogare de la art. 6 alin 1 al Directivei 1999/62/CE, nivelurile tarifelor minime prevăzute de Anexa I la Directivă nu se aplică în România vehiculelor angajate exclusiv în operațiunile de transport intern până la 31 decembrie 2010. În cursul acestei perioade, nivelurile care sunt
--	--	--	---

* traducerea în limba română a variantei consolidate a Directivei Parlamentului European și a Consiliului nr. 1999/62/CE din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri are la bază traducerile oficiale ale Directivelor nr. 1999/62/CE și nr. 2006/38/CE, disponibile pe site-ul Eur-Lex. Q

	- Portugalia: (a) imposto de camionagem; (b) imposto de circulação; - Romania: - Taxa asupra mijloacelor de transport, - Slovenia: - letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila, - Slovakia: - cestná daň, - Finlanda: - varsinainen ajoneuvoveroegentlig fordonsskatt; - Suedia: - fordonsskatt; - Regatul Unit: (a) vehicle excise duty; (b) motor vehicles license.			aplicate acestor vehicule de către România ating treptat nivelurile minime ale taxelor prevăzute de anexa I la Directivă în conformitate cu următorul calendar: - la 1 ianuarie 2007, nivelurile aplicate de către România nu pot fi mai mici de 60% din nivelurile minime prevăzute de anexa I la Directivă; - la 1 ianuarie 2009,
Art. 3 Par. 2	(2) Statele membre care înlocuiesc orice taxă enumerată la alineatul (1) cu o altă taxă de același tip trebuie să notifice Comisia, care face modificările necesare.			
Art. 4	Procedurile pentru perceperea și colectarea taxelor menționate la articolul 3 se stabilesc de către fiecare stat membru.			
Art. 5	În privința vehiculelor înmatriculate în statele membre, taxele menționate la articolul 3 se percep numai de către statul membru unde s-a făcut înmatriculare.			
Art. 6 Par. 1	(1) Indiferent de structura taxelor menționate la articolul 3, statele membre stabilesc tarifele, astfel încât să garanteze că			

	valoarea taxei pentru fiecare categorie sau sub-categorie de vehicul menționată în anexa I nu este mai mică decât minimum stabilit în acea anexă. Până la doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive, Grecia, Italia, Portugalia și Spania sunt autorizate să aplice tarife mai reduse, dar nu mai mici de 65 % din valoarea minimă stabilită în anexa I.			nivelurile aplicate de către România nu pot fi mai mici de 80% din nivelurile minime prevăzute de anexa I la Directivă. Nivelurile taxelor pe vehicule/impozitului pe mijloacele de transport se regăsesc în Hotărârea nr.
Art. 6 Par. 2	(2) Statele membre pot aplica tarife reduse sau scutiri pentru: (a) vehiculele utilizate în scopuri de apărare națională sau civilă, de către serviciile de pompieri sau alte servicii de urgență și de către poliție, precum și vehiculele utilizate pentru întreținerea drumurilor; (b) vehiculele care circulă doar ocazional pe drumurile publice ale statului membru unde s-a făcut înmatricularea și care sunt utilizate de către persoane fizice sau juridice a căror ocupație principală nu este transportul de mărfuri, cu condiția ca activitățile de transport desfășurate de aceste vehicule să nu provoace denaturări ale regulilor concurenței și sub rezerva acordului Comisiei.			1514/2006 privind nivelurile pentru valorile impozabile, impozitele și taxele locale și alte taxe asimilate acestora, precum și
Art. 6 Par. 3	(3) (a) Consiliul, hotărând în unanimitate la propunerea Comisiei, poate autoriza un stat membru să mențină scutiri și reduceri suplimentare de taxe la vehicule, din motive de politici specifice de natură socio-economică sau legate de infrastructura acelui stat. Aceste scutiri și reduceri se pot aplica numai vehiculelor înmatriculate în acel stat membru, care desfășoară activități de transport exclusiv pe o porțiune bine definită din teritoriul său; (b) orice stat membru, care dorește să mențină o astfel de scutire sau reducere, informează Comisia cu privire la aceasta și îi înaintează, de asemenea, toate informațiile necesare. În			

	termen de o lună, Comisia informează celelalte state membre cu privire la propunerea de scutire sau de reducere. Se consideră că menținerea scutirii sau reducerii propuse a fost autorizată de către Consiliu dacă, în decurs de două luni de la data informării statelor membre în conformitate cu primul paragraf, nici Comisia, nici vreun stat membru nu solicită examinarea problemei de către Consiliu.			amenzile aplicabile în anul fiscal 2007.
Art. 6 Par. 4	(4) Fără a aduce atingere celui de al doilea paragraf din alineatul (1) și alineatelor (2) și (3) din prezentul articol sau articolului 6 din Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea unor norme comune pentru anumite tipuri de transport combinat de mărfuri între statele membre [11], statele membre nu pot acorda nici un fel de scutire sau reducere de taxe menționate la articolul 3, care ar face ca taxele impuse să fie mai mici decât minimum menționat în alineatul (1) din prezentul articol.			
Art. 7 Par. 1	(1) Statele membre pot menține sau pot introduce taxe și/sau tarife de utilizare a rețelei transeuropene de drumuri, sau pe o parte a rețelei, doar în condițiile prevăzute la alineatele (2)-(12). Acest lucru nu aduce atingere dreptului statelor membre, în conformitate cu tratatul, de a aplica taxe și/sau tarife de utilizare a drumurilor neincluse în rețeaua transeuropeană de drumuri, printre altele pe drumuri paralele pe care poate fi deviat traficul de pe rețeaua transeuropeană de drumuri și/sau care sunt în competiție directă cu anumite părți ale rețelei respective sau altor tipuri de autovehicule neincluse în definiția "vehiculului" din rețeaua rutieră transeuropeană, cu condiția ca impunerea taxelor și/sau a tarifelor de utilizare pe astfel de drumuri să nu conducă la discriminări în ceea ce privește	OG 15/2002 Art. 1 Par. 2	(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 toate vehiculele înmatriculate care sunt folosite pe 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 maximă autorizată (MTMA) și de numărul de axe, după caz.	

	traficul internațional și să nu conducă la denaturarea concurenței între operatori.	Proiect OUG Art. I Pct. 4 Lit. d) OMTCT 1702/2005 Art. 1 Par. 3-4 Proiect OUG Art. II	d) rețeaua de drumuri naționale din România – drumurile de interes național definite conform art. 6, alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare; (3) Se aprobă tarifele de utilizare pentru trecerea podului peste Dunăre în sensul Giurgiu-Ruse, aplicabile vehiculelor înmatriculate în România și în alte state, prevăzute în anexa nr. 2. (4) Se aprobă tarifele de utilizare pentru trecerea podului peste Dunăre de la Giurgeni-Vadu Oii, aplicabile vehiculelor înmatriculate în România și în alte state, prevăzute în anexa nr. 3. (1) Începând cu data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, tariful de utilizare se aplică structurat astfel: a) în funcție de perioada de parcurs și staționare, de masa totală maximă autorizată (MTMA) și de numărul de axe, pentru vehiculele de transport marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare sau egală cu 12 tone; b) în funcție de perioada de parcurs și	
--	--	---	--	--

			staționare și de masa totală maximă autorizată (MTMA), pentru vehiculele de transport marfă cu masa totală maximă autorizată mai mică de 12 tone; c) în funcție de perioada de parcurs și staționare și de numărul de locuri, în cazul vehiculelor de transport persoane. (2) În cazul în care nu se pot determina cu exactitate caracteristicile vehiculului, în funcție de care se stabilește tariful de utilizare, conform alin. (1), acesta se achită, pentru perioada de utilizare solicitată, la valoarea maximă prevăzută în anexa nr. 1, pentru tipul vehiculului, respectiv în funcție de elementele identificate. (3) Tariful de trecere și tariful de concesiune menționate la alin. (1) și (2) se vor aplica structurat și în funcție de clasele de emisii poluante ale vehiculelor, stabilite prin norme, aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.	
Art. 7 Par. 1a	(1a) În cazul în care un stat membru decide să mențină sau să introducă taxe și/sau tarife de utilizare doar pe anumite părți ale rețelei rutiere transeuropene, exonerările rezultate pentru celelalte părți (din motive de izolare a lor sau a nivelurilor scăzute de congestie sau poluare sau în cazurile în care se impune introducerea unei noi modalități de taxare) nu conduc la discriminări în ceea ce privește traficul internațional.		-	Nu este necesară transpunerea
Art. 7 Par. 2	(2) (a) Un stat membru poate decide să mențină sau să introducă taxe și/sau tarife de utilizare aplicabile doar la	Proiect OUG Art. III Par. 3	(1) Începând cu data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, tariful de	

* traducerea în limba română a variantei consolidate a Directivei Parlamentului European și a Consiliului nr. 1999/62/CE din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri are la bază traducerile oficiale ale Directivelor nr. 1999/62/CE și nr. 2006/38/CE, disponibile pe site-ul Eur-Lex. 14

	vehiculele care au greutatea încărcată maximă autorizată de minimum 12 tone. În cazul în care un stat membru decide să aplice taxe și/sau tarife de utilizare vehiculelor cu o greutate sub această limită, se aplică dispozițiile prezentei directive. (b) taxele și/sau tarifele de utilizare se aplică tuturor vehiculelor începând cu anul 2012; (c) un stat membru poate deroga de la cerința prevăzută la litera (b) în cazul în care consideră că prelungirea taxării la vehicule cu o greutate mai mică de 12 tone: - ar crea efecte negative grave asupra fluxului liber de trafic, asupra mediului, nivelurilor de zgomot, congestiei sau sănătății sau - ar implica costuri administrative care ar fi mai mari de 30 % din venitul suplimentar generat.	Art. II	utilizare se aplică structurat astfel: a) în funcție de perioada de parcurs și staționare, de masa totală maximă autorizată (MTMA) și de numărul de axe, pentru vehiculele de transport marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare sau egală cu 12 tone; b) în funcție de perioada de parcurs și staționare și de masa totală maximă autorizată (MTMA), pentru vehiculele de transport marfă cu masa totală maximă autorizată mai mică de 12 tone; c) în funcție de perioada de parcurs și staționare și de numărul de locuri, în cazul vehiculelor de transport persoane. (2) În cazul în care nu se pot determina cu exactitate caracteristicile vehiculului, în funcție de care se stabilește tariful de utilizare, conform alin. (1), acesta se achită, pentru perioada de utilizare solicitată, la valoarea maximă prevăzută în anexa nr. 1, pentru tipul vehiculului, respectiv în funcție de elementele identificate.	
Art. 7 Par. 3	(3) Taxele și tarifele de utilizare pot să nu fie impuse în același timp unei categorii date de vehicule pentru utilizarea unui singur sector de drum. Cu toate acestea, statele membre pot să impună, de asemenea, taxe de utilizare pe rețele în care tarifele de utilizare sunt impuse pentru utilizarea podurilor, tunelurilor și a pasurilor montane.	Proiect OUG Art. I Pct. 13	După articolul 1 se introduc două noi articole, articolele 1¹ și 1² care vor avea următorul cuprins: „Art. 1¹ (1) Stabilirea nivelului tarifelor de trecere are la bază principiul recuperării costurilor de construcție. (2) Tarifele de utilizare și tarifele de trecere	

			nu pot fi impuse în același timp unei categorii de vehicule pentru utilizarea unui singur sector de drum. (3) Pe rețeaua unde este perceput tariful de utilizare se poate aplica și tariful de trecere numai pentru utilizarea podurilor, tunelurilor și trecătorilor de munte.”	
Art. 7 Par. 4	(4) Taxele și tarifele de utilizare se aplică fără discriminare, directă sau indirectă, pe motiv de naționalitate a transportatorului, țară sau locul de stabilire a transportatorului sau de înmatriculare a vehiculului sau de originea sau destinația operațiunii de transport.	OG 15/2002 Art. 1 Par. 8 OMTCT 1702/2005 Art. 2 și Art. 4	(8) Tariful de utilizare se aplică în mod nediscriminatoriu pentru utilizatorii români și străini ai rețelei de drumuri naționale din România, aflată în administrarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. Art. 2. - Tarifele prevazute în anexele nr. 1a), 2 și 3 se aplică nediscriminatoriu, la același nivel, pentru vehiculele înmatriculate în România și în alte state. Art. 4. - Tarifele prevăzute în anexa nr. 4 se aplică nediscriminatoriu, la același nivel, pentru persoanele române și străine.	
Art. 7 Par. 4a	(4a) Statele membre pot să prevadă rate reduse ale taxelor sau ale tarifelor de utilizare sau exonerări de la plata taxelor sau a tarifelor de utilizare pentru vehiculele exonerate de obligația de a instala echipament de înregistrare în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier [], și în cazurile reglementate de și sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 6 alineatul (2) literele (a) și (b) din prezenta directivă.	Proiect OUG Art. I Pct. 15	Art. 3 se modifică și va avea următorul cuprins: „Art. 3 Sunt exceptate de la plata tarifului de utilizare vehiculele deținute în proprietate de unitățile Ministerului Apărării, de unitățile Ministerului Internelor și Reformei Administrative, de serviciile de ambulanță, de serviciile publice comunitare pentru situații de urgență, astfel cum au fost reglementate în	

		Ordonanța Guvernului nr. 88/2001 privind înființarea, organizarea și funcționarea serviciilor publice comunitare pentru situații de urgență, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 363/2002, cu modificările și completările ulterioare, vehiculele folosite exclusiv în transportul public local de persoane prin servicii regulate pe raza teritorial-administrativă a unei localități, vehiculele istorice, precum și vehiculele deținute în proprietate de Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A.”	
Art. 7 Par. 4b	(4b) Deoarece structurile de taxare care implică rabaturi sau reduceri ale taxelor de utilizare pentru utilizatori frecvenți pot permite operatorului infrastructurii să realizeze economii reale în privința costurilor administrative, statele membre pot să prevadă astfel de rabaturi sau reduceri ale taxelor cu condiția ca acestea: - să îndeplinească condițiile prevăzute la alineatul (10) litera (a); - să fie în conformitate cu tratatul, în special articolele 12, 49, 86 și 87; - să nu denatureze concurența pe piața internă; - structura de taxare rezultată să fie liniară, proporțională și disponibilă tuturor utilizatorilor în același condiții și să nu conducă la costuri suplimentare sub formă de taxe mai mari pentru alți utilizatori. Astfel de rabaturi sau reduceri nu depășesc în nici un caz 13 % din taxa plătită pentru vehicule echivalente care nu pot beneficia de un rabat sau reducere.	-	Nu este necesară transpunerea

Art. 7 Par. 4c	4c) Comisia este informată în legătură cu toate regimurile de rabat sau reducere, iar aceasta verifică respectarea condițiilor menționate la alineatele (4a) și (4b) și le aprobă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 9c alineatul (2).		-	Nu este necesară transpunerea
Art. 7 Par. 5	(5) Aplicarea și colectarea taxelor de trecere și de utilizare și urmărirea plății acestora se fac în așa fel încât fluxul liber de trafic să fie stânenit cât se poate de puțin și să se evite controalele și verificările obligatorii exercitate la granițele interne ale Comunității. În acest scop, statele membre cooperează pentru a stabili metode care să permită transportatorilor rutieri să plătească taxele de utilizare 24 ore pe zi, cel puțin la punctele de vânzare importante, utilizând toate mijloacele obișnuite de plată, în interiorul și exteriorul statelor membre în care se aplică acestea. Statele membre oferă facilitățile adecvate la punctele de plată a taxelor de trecere și de utilizare, astfel încât să se mențină siguranța rutieră normală.	Proiect OUG Art. I Pct. 13	După articolul 1 se introduc două noi articole, articolele 1 ¹ și 1 ² care vor avea următorul cuprins: „Art. 1 ² (...) (2) Aplicarea și colectarea tarifelor de trecere și de utilizare și urmărirea plății acestora se fac în așa fel încât fluxul liber de trafic să fie perturbat cât se poate de puțin și să se evite controalele și verificările obligatorii exercitate la granițele interne ale Comunității Europene. În acest scop, Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A. va coopera cu celelalte autorități similare din statele membre ale Uniunii Europene pentru a stabili metode care să permită transportatorilor rutieri să plătească tarifele de utilizare 24 de ore pe zi, cel puțin la punctele de vânzare importante, utilizând toate mijloacele obișnuite de plată, în interiorul și exteriorul statelor membre în care se aplică acestea. Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A. va dispune măsurile necesare în vederea asigurării facilităților adecvate la punctele de încasare a tarifelor de trecere și de utilizare,	

			astfel încât să se mențină siguranța rutieră normală.”	
Art. 7 Par. 6	(6) Modalitățile de colectare a taxelor și/sau a tarifelor de utilizare nu dezavantajează în mod nejustificat, din punct de vedere financiar, sau din alt punct de vedere, utilizatorii ocazionali ai rețelei rutiere. În special, în cazul în care un stat membru percepe taxe și/sau tarife de utilizare exclusiv prin intermediul unui sistem care necesită folosirea unei unități aflate la bordul vehiculului, statul membru asigură disponibilitatea unităților de bord adecvate în condiții administrative și financiare rezonabile.	OG 15/2002 Art. 1 Par. 2 Proiect OUG Art. I Pct. 10	(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 toate vehiculele înmatriculate care sunt folosite pe 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 maximă autorizată (MTMA) și de numărul de axe, după caz. Alineatul (7) al articolului 1 se modifică și va avea următorul cuprins: „(7) Tariful de utilizare este structurat în funcție de durata de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, astfel: o zi, 7 zile, 30 zile, 12 luni. Durata de utilizare cuprinde durata de parcurs precum și durata de staționare.”	
Art. 7 Par. 7	(7) Taxele de utilizare, inclusiv costurile administrative, pentru toate categoriile de vehicule se stabilesc de către statele membre respective la o valoare care să nu fie mai mare decât tarifele maxime stabilite în Anexa II.	Proiect OUG Art. I Pct. 6	Alineatul (3) al articolului 1 se modifică și va avea următorul cuprins: „(3) Tariful de utilizare este prevăzut în anexa nr. 1.”	
Art. 7 Par. 8	(8) Valorile taxelor de utilizare trebuie să fie proporționale cu durata utilizării infrastructurii. Un stat membru poate aplica doar valori anuale pentru vehiculele înmatriculate în statul respectiv.	Proiect OUG Art. I Pct. 10	Alineatul (7) al articolului 1 se modifică și va avea următorul cuprins: „(7) Tariful de utilizare este structurat în funcție de durata de utilizare a rețelei de	

			drumuri naționale din România, astfel: o zi, 7 zile, 30 zile, 12 luni. Durata de utilizare cuprinde durata de parcurs precum și durata de staționare.”	
Art. 7 Par. 9	(9) Taxele de trecere au la bază principiul recuperării doar a costurilor infrastructurii. Mai precis taxele medii ponderate se raportează la costurile de construcție și costurile de operare, de întreținere și dezvoltare a rețelei rutiere respective. De asemenea taxele medii ponderate pot include o rentabilitate a investițiilor sau o marjă de profit bazată pe condițiile pieței.	Proiect OUG Art. I Pct. 13	După articolul 1 se introduc două noi articole, articolele 1 ¹ și 1 ² care vor avea următorul cuprins: „Art. 1 ¹ (1) Stabilirea nivelului tarifelor de trecere are la bază principiul recuperării costurilor de construcție. (2) Tarifele de utilizare și tarifele de trecere nu pot fi impuse în același timp unei categorii de vehicule pentru utilizarea unui singur sector de drum. (3) Pe rețeaua unde este perceput tariful de utilizare se poate aplica și tariful de trecere numai pentru utilizarea podurilor, tunelurilor și trecătorilor de munte.”	
		Proiect OUG Art. III Par. 1 și Par. 2	(1) La stabilirea nivelului tarifelor de trecere și a tarifelor de trecere medii ponderate, calculul costurilor de construcție se va face pe baza principiilor pentru alocarea costurilor și calcularea tarifelor, principii ce se vor stabili prin norme, aprobate prin ordin al ministrului transporturilor, cu cel puțin 30 de zile înainte de data introducerii acestor tarife. (2) Nivelul maxim al tarifelor de concesiune va fi echivalent sau mai mic decât nivelul care ar rezulta din utilizarea principiilor pentru alocarea costurilor și calcularea tarifelor	

			stabilite potrivit alin. (1). Evaluarea unei astfel de echivalențe se face pe baza unei perioade de referință rezonabil de lungă, adecvată pentru natura unui contract de concesiune.	
Art. 7 Par. 10 Lit. a)	(10) (a) Fără a aduce atingere taxelor medii ponderate prevăzute la alineatul (9), statele membre pot varia ratele taxelor în scopul combaterii daunelor cauzate mediului, rezolvarea congestiei traficului, reducerea degradării infrastructurii, optimizarea folosirii infrastructurii respective sau promovarea siguranței rutiere, cu condiția ca o astfel de variație: - să fie proporțională cu obiectivul urmărit; - să fie transparentă și nediscriminatorie, în special în ceea ce privește naționalitatea transportatorului, țara sau locul de stabilire al transportatorului sau de înmatriculare a vehiculului sau originea sau destinația operațiunii de transport; - să nu fie destinată generării de venituri suplimentare din taxare, orice creștere neprevăzută a venitului [conducând la o taxă ponderată medie care nu este în conformitate cu alineatul (9)] fiind contrabalansată prin modificări în structura variației care trebuie să fie puse în aplicare în termen de doi ani de la sfârșitul exercițiului financiar în cursul căruia este generat venitul suplimentar; - respectă pragurile de flexibilitate maximă stabilite la litera (b);		-	Nu este necesară transpunerea
Art. 7 Par. 10 Lit. b)	(b) sub rezerva condițiilor prevăzute la litera (a), ratele taxelor pot varia în funcție de: - clasa EURO de emisii astfel cum se prevede în anexa 0,	Proiect OUG Art. III	(3) Tariful de trecere și tariful de concesiune menționate la alin. (1) și (2) se vor aplica structurat și în funcție de clasele de emisii	

	inclusiv nivelul de PM și NOx, cu condiția ca nici o taxă să nu fie cu peste 100 % mai mare decât taxa percepută pentru vehiculele echivalente care satisfac standardele cele mai stricte privind emisiile poluante; și/sau - momentul zilei, ziua sau anotimpul cu condiția ca: (i) nici o taxă să nu fie cu peste 100 % mai mare decât taxa cea mai mică percepută într-un anumit moment al zilei, o anumită zi sau anotimp sau (ii) în cazul în care cea mai mică taxă percepută pentru o anumită perioadă este 0, penalitatea pentru cel mai scump moment al zilei, cea mai scumpă zi sau cel mai scump anotimp să nu depășească 50 % din nivelul taxei de utilizare care ar fi, în alte condiții, aplicabilă vehiculului respectiv. Statelor membre li se cere să varieze ratele la care sunt percepute taxele de trecere în conformitate cu prima liniuță, nu mai târziu de anul 2010 sau, în cazul contractelor de concesiune, atunci când contractul de concesiune este reînnoit. Cu toate acestea un stat membru poate deroga de la această dispoziție în cazul în care: (i) acest lucru ar compromite grav coerența sistemelor de taxare de pe teritoriul său; (ii) pentru sistemul de taxare în cauză, nu ar fi practic din punct de vedere tehnic să se introducă astfel de diferențieri sau (iii) aceste dispoziții ar conduce la o deviere a celor mai poluante vehicule de la rețeaua rutieră transeuropeană, cu impact asupra siguranței rutiere și a sănătății publice. Comisia este informată în legătură cu orice astfel de derogare;	Par. 3	poluante ale vehiculelor, stabilite prin norme, aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.	
Art. 7 Par. 10 Lit. c)	(c) sub rezerva condițiilor prevăzute la litera (a), în cazuri excepționale pentru proiecte specifice de interes european ridicat, ratele taxelor pot fi supuse altor forme de variație pentru a asigura viabilitatea comercială a acestor proiecte, în		-	Nu este necesară transpunerea

	cazul în care ele sunt expuse concurenței directe cu alte moduri de transport pentru vehicule. Structura de taxare rezultată va fi liniară, proporțională, deschisă publicului, accesibilă pentru toți utilizatorii în aceleași condiții și nu conduce la costuri suplimentare transmise altor utilizatori sub forma unor taxe mai mari. Comisia verifică respectarea condițiilor prevăzute la acest punct anterior punerii în aplicare a structurii de taxare în cauză.			
Art. 7 Par. 11	(11) Fără a aduce atingere articolului 9 alineatele (1) și (1a), în cazuri excepționale, în ceea ce privește infrastructura din regiunile montane și după informarea Comisiei, se poate adăuga o majorare la taxele anumitor sectoare rutiere: (a) care fac obiectul congestiilor acute de trafic ce afectează deplasarea liberă a vehiculelor sau (b) a căror utilizare de către vehicule constituie cauza degradării semnificative a mediului, cu condiția ca: - venitul generat din majorare să fie investit în proiectele prioritare de interes european identificate în anexa III la Decizia nr. 884/2004/CE, care contribuie direct la ameliorarea congestiei sau la reducerea daunelor în discuție cauzate mediului și care sunt localizate pe același coridor ca sectorul de drum pentru care se aplică majorarea; - majorarea care poate fi aplicată la taxa de utilizare care variază în conformitate cu alineatul (10), nu depășește 15 % din taxa medie ponderată calculată în conformitate cu alineatul (9), cu excepția cazului în care venitul generat este investit în sectoare transfrontaliere ale proiectelor prioritare de interes european care implică infrastructura din regiuni montane, caz în care majorarea nu poate depăși 25 %; - aplicarea majorării nu conduce la un tratament inechitabil al		-	Nu este necesară transpunerea

	traficului comercial în comparație cu alți utilizatori ai drumurilor; - planurile financiare pentru infrastructura pe care se aplică majorarea și o analiză cost/beneficiu pentru proiectul de infrastructură nouă se prezintă Comisiei înainte de aplicarea majorării; - perioada pentru care urmează să se aplice majorarea se definește și se delimitează înainte de aplicare și concordă, în privința venitului planificat care urmează să fie generat, cu planurile financiare și analiza cost/beneficiu care au fost prezentate. Aplicarea acestei dispoziții la proiecte noi transfrontaliere se supune acordului statelor membre respective. În cazul în care Comisia primește planurile financiare de la un stat membru care intenționează să aplice o majorare, Comisia comunică aceste informații tuturor membrilor comitetului prevăzut la articolul 9c alineatul (1). În cazul în care Comisia consideră că majorarea planificată nu satisface condițiile menționate la prezentul alineat sau că majorarea planificată va avea efecte negative semnificative asupra dezvoltării economice a regiunilor periferice, poate respinge sau poate cere modificarea planurilor pentru tarifele de utilizare, trimise de către statul membru în cauză, în conformitate cu procedura menționată la articolul 9c alineatul (2).			
Art. 7 Par. 12	(12) În cazul în care, în cazul unei verificări, un șofer nu poate prezenta documentele necesare ale vehiculului pentru a se stabili informațiile precizate la alineatul (10) litera (b) prima liniuă și tipul vehiculului, în cazul unui control statele membre pot aplica taxe de utilizare până la cel mai ridicat nivel taxabil.	Proiect OUG Art. II Par. 2	(2) În cazul în care nu se pot determina cu exactitate caracteristicile vehiculului, în funcție de care se stabilește tariful de utilizare, conform alin (1), acesta se achită, pentru perioada de utilizare solicitată, la valoarea maximă prevăzută în anexa nr. 1, pentru tipul vehiculului, respectiv în funcție	

			de elementele identificate.	
Art. 7a Par. 1	(1) La determinarea nivelurilor taxelor medii ponderate care urmează să se aplice pe rețeaua de infrastructură respectivă sau pe o parte clar definită a unei astfel de rețele, statele membre iau în calcul diferite costuri menționate la articolul 7 alineatul (9). Costurile luate în considerare se referă la rețea sau la partea de rețea pe care sunt impuse taxele și la vehiculele care sunt supuse taxării. Statele membre pot decide să nu recupereze aceste costuri prin venitul provenit din taxare sau să recupereze doar un procent din costuri.	Proiect OUG Art. I Pct. 13	După articolul 1 se introduc două noi articole, articolele 1 ¹ și 1 ² care vor avea următorul cuprins: „Art. 1 ¹ (1) Stabilirea nivelului tarifelor de trecere are la bază principiul recuperării costurilor de construcție. (2) Tarifele de utilizare și tarifele de trecere nu pot fi impuse în același timp unei categorii de vehicule pentru utilizarea unui singur sector de drum. (3) Pe rețeaua unde este perceput tariful de utilizare se poate aplica și tariful de trecere numai pentru utilizarea podurilor, tunelurilor și trecătorilor de munte.”	
		Proiect OUG Art. III Par. 1 și Par. 2	(1) La stabilirea nivelului tarifelor de trecere și a tarifelor de trecere medii ponderate, calculul costurilor de construcție se va face pe baza principiilor pentru alocarea costurilor și calcularea tarifelor, principii ce se vor stabili prin norme, aprobate prin ordin al ministrului transporturilor, cu cel puțin 30 de zile înainte de data introducerii acestor tarife. (2) Nivelul maxim al tarifelor de concesiune va fi echivalent sau mai mic decât nivelul care ar rezulta din utilizarea principiilor pentru alocarea costurilor și calcularea tarifelor stabilite potrivit alin. (1). Evaluarea unei astfel de echivalențe se face pe baza unei	

			perioade de referință rezonabil de lungă, adecvată pentru natura unui contract de concesiune.	
Art. 7a Par. 2	(2) Taxele de utilizare se determină în conformitate cu articolul 7 și alineatul (1) din prezentul articol.	Proiect OUG Art. I Pct. 13 Proiect OUG Art. III Par. 1 și Par. 2	După articolul 1 se introduc două noi articole, articolele 1¹ și 1² care vor avea următorul cuprins: „Art. 1¹ (1) Stabilirea nivelului tarifelor de trecere are la bază principiul recuperării costurilor de construcție. (2) Tarifele de utilizare și tarifele de trecere nu pot fi impuse în același timp unei categorii de vehicule pentru utilizarea unui singur sector de drum. (3) Pe rețeaua unde este perceput tariful de utilizare se poate aplica și tariful de trecere numai pentru utilizarea podurilor, tunelurilor și trecătorilor de munte.” (1) La stabilirea nivelului tarifelor de trecere și a tarifelor de trecere medii ponderate, calculul costurilor de construcție se va face pe baza principiilor pentru alocarea costurilor și calcularea tarifelor, principii ce se vor stabili prin norme, aprobate prin ordin al ministrului transporturilor, cu cel puțin 30 de zile înainte de data introducerii acestor tarife. (2) Nivelul maxim al tarifelor de concesiune va fi echivalent sau mai mic decât nivelul care ar rezulta din utilizarea principiilor pentru alocarea costurilor și calcularea tarifelor	

			stabilite potrivit alin. (1). Evaluarea unei astfel de echivalențe se face pe baza unei perioade de referință rezonabil de lungă, adecvată pentru natura unui contract de concesiune.	
Art. 7a Par. 3	(3) Pentru modalitățile noi de taxare, altele decât cele implicând taxele de concesiune puse în aplicare de statele membre după 10 iunie 2008, statele membre calculează costurile folosind o metodologie bazată pe principiile de calcul de bază prevăzute în anexa III. Pentru noile taxe de concesiune aplicate după 10 iunie 2008, nivelul maxim al taxelor de utilizare este echivalent cu, sau mai mic decât nivelul care ar fi rezultat din folosirea unei metodologii bazată pe principiile de calcul de bază prevăzute în anexa III. Evaluarea unei astfel de echivalențe se face pe baza unei perioade de referință rezonabil de lungă, adecvată pentru natura unui contract de concesiune. Modalitățile de taxare aflate deja în aplicare la 10 iunie 2008 sau pentru care s-au primit propuneri sau răspunsuri la invitațiile de a negocia în procedura negociată ca urmare a unui proces de achiziții publice înainte de 10 iunie 2008 nu se supun obligațiilor menționate la prezentul alineat, atâta timp cât aceste modalități rămân în vigoare și cu condiția ca ele să nu fie modificate substanțial.	Proiect OUG Art. I Pct. 13 Proiect OUG Art. III Par. 1 și Par. 2	După articolul 1 se introduc două noi articole, articolele 1¹ și 1² care vor avea următorul cuprins: „Art. 1¹ (1) Stabilirea nivelului tarifelor de trecere are la bază principiul recuperării costurilor de construcție. (2) Tarifele de utilizare și tarifele de trecere nu pot fi impuse în același timp unei categorii de vehicule pentru utilizarea unui singur sector de drum. (3) Pe rețeaua unde este perceput tariful de utilizare se poate aplica și tariful de trecere numai pentru utilizarea podurilor, tunelurilor și trecătorilor de munte.” (1) La stabilirea nivelului tarifelor de trecere și a tarifelor de trecere medii ponderate, calculul costurilor de construcție se va face pe baza principiilor pentru alocarea costurilor și calcularea tarifelor, principii ce se vor stabili prin norme, aprobate prin ordin al ministrului transporturilor, cu cel puțin 30 de zile înainte de data introducerii acestor tarife. (2) Nivelul maxim al tarifelor de concesiune	În prezent în România nu sunt percepute tarife de trecere pentru vehicule care se deplasează pe o anumită distanță pe rețeaua de drumuri naționale din România. Se percep tarife de utilizare pentru trecerea

			va fi echivalent sau mai mic decât nivelul care ar rezulta din utilizarea principiilor pentru alocarea costurilor și calcularea tarifelor stabilite potrivit alin. (1). Evaluarea unei astfel de echivalențe se face pe baza unei perioade de referință rezonabil de lungă, adecvată pentru natura unui contract de concesiune.	podurilor peste Dunăre la Giurgiu - Ruse și Giurgeni - Vadu Oii.
Art. 7a Par. 4	(4) Comisiei i se comunică de către statele membre cu cel puțin patru luni înainte de punerea în aplicare a noilor modalități de taxare: (a) pentru modalitățile de taxare altele decât cele care implică taxele de concesiune: - valorile unitare și alți parametri pe care îi folosesc în calcularea diferitelor elemente de cost și - informații clare privind vehiculele reglementate prin regimul lor de taxare și extinderea geografică a rețelei sau a părții rețelei, folosite pentru calculul fiecărui cost și procentul din costurile pe care intenționează să le recupereze; (b) pentru modalitățile de taxare care implică taxe de concesiune: - contractele de concesiune sau modificările importante ale acestor contracte; - cazul de bază pe care donatorul a fundamentat avizul de concesiune, astfel cum se menționează în anexa VII B la Directiva 2004/18/CE; acest caz de bază include costurile estimate astfel cum se definește la articolul 7 alineatul (9) preconizate în cadrul concesiunii, traficul prognozat pe tipuri de vehicule, nivelurile preconizate pentru taxele de utilizare și extinderea geografică a rețelei reglementată de contractul de	Proiect OUG Art. IV	Ministerul Transporturilor va comunica Comisiei Europene, cu cel puțin patru luni înainte de punerea în aplicare a noilor tarife de trecere: a) pentru tarifele de trecere, altele decât cele de concesiune: i) valorile unitare și alți parametri folosiți în calcularea diferitelor elemente de cost și ii) informații clare privind vehiculele supuse tarifului de trecere și extinderea geografică a rețelei sau a părții rețelei, folosite pentru calculul fiecărui cost și procentul din costurile pe care intenționează să le recupereze; b) pentru tarifele de concesiune, informații referitoare la costurile estimate de construcție, de operare, de întreținere și dezvoltare preconizate în cadrul concesiunii, traficul prognozat pe tipuri de vehicule, nivelurile preconizate pentru tarifele de concesiune și extinderea geografică a rețelei reglementată de contractul de concesiune.	

	concesiune.			
Art. 7a Par. 5	(5) Statele membre informează, de asemenea, Comisia, cu cel puțin patru luni înainte de punerea lor în aplicare, referitor la noile modalități de taxare aplicabile pe drumurile paralele pe care poate fi deviat traficul de pe rețeaua rutieră transeuropeană și/sau care sunt în concurență directă cu anumite părți ale rețelei respective pe care sunt impuse taxe. Aceste informații includ cel puțin o explicație a extinderii geografice a rețelei de drumuri supuse taxării, vehiculele supuse taxării și nivelurile de taxare avute în vedere, împreună cu o explicație a modului în care a fost determinat nivelul taxei de utilizare.		-	Nu este necesară transpunerea
Art. 7a Par. 6	(6) Pentru cazurile supuse obligațiilor prevăzute la alineatul (3), în interval de patru luni de la primirea informațiilor în conformitate cu alineatul (4), Comisia dă un aviz în legătură cu măsura în care aceste obligații par a fi îndeplinite. Pentru modalitățile de taxare menționate la alineatul (5), Comisia poate da, de asemenea, un aviz, în special privitor la proporționalitatea și transparența modalităților propuse și impactul lor probabil asupra concurenței în contextul pieței interne și al liberei circulații a mărfurilor. Avizele Comisiei se pun la dispoziția Comitetului menționat la articolul 9c alineatul (1).		-	Nu este necesară transpunerea
Art. 7a Par. 7	(7) În cazul în care un stat membru dorește să aplice dispozițiile de la articolul 7 alineatul (11) în privința modalităților de taxare aplicate deja la 10 iunie 2008, statul membru asigură informații care demonstrează că taxa medie ponderată aplicată pe infrastructura în cauză respectă prevederile menționate la articolul 2 punctul (aa), articolul 7 alineatul (9) și articolul 7 alineatul (10).		-	Nu este necesară transpunerea
Art. 7b	Prezenta directivă nu afectează libertatea statelor membre care		-	Nu este

	introduc un sistem de taxe și/sau tarife de utilizare pentru infrastructură, de a asigura compensații adecvate pentru aceste tarife, fără a aduce atingere articolelor 87 și 88 din tratat.			necesară transpunerea
Art. 8 Par. 1	(1) Două sau mai multe state membre pot coopera pentru introducerea unui sistem comun de taxe de utilizare aplicabile în totalitate pe teritoriile lor. În acest caz, statele membre respective asigură implicarea Comisiei în această problemă, în activitatea ulterioară și în posibile modificări.		-	Nu este necesară transpunerea
Art. 8 Par. 2	(2) Un sistem comun trebuie să respecte, pe lângă condițiile de la articolul 7, următoarele: (a) valorile comune ale taxelor de utilizare se stabilesc de către statele membre participante la niveluri care să nu fie mai mari decât valorile maxime menționate la articolul 7 alineatul (7); (b) plata tarifului comun de utilizare oferă acces la rețea, astfel cum este definit de către statele membre participante în conformitate cu articolul 7 alineatul (1); (c) alte state membre se pot alătura sistemului comun; (d) statele membre participante elaborează o schemă potrivit căreia fiecare dintre acestea primește o cotă-parte corectă din veniturile acumulate din taxa de utilizare.		-	Nu este necesară transpunerea
Art. 8a	Fiecare stat membru monitorizează sistemul de taxe și/sau tarife de utilizare pentru a se asigura că funcționează în mod transparent și nediscriminatoriu.	Proiect OUG Art. I Pct. 13	După articolul 1 se introduc două noi articole, articolele 1 ¹ și 1 ² care vor avea următorul cuprins: “(1 ²) (1) Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – SA va monitoriza aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pentru a se asigura că aceasta funcționează în mod transparent și nediscriminatoriu (...).”	
Art. 9	(1) Prezenta directivă nu împiedică aplicarea nediscriminatorie	OG	Aplicarea tarifului de utilizare nu exonerează	

Par. 1	de către statele membre a: (a) taxelor sau tarifelor specifice: - percepute la înmatricularea vehiculului sau - impuse vehiculelor sau încărcăturilor cu greutate sau dimensiuni care nu respectă normele; (b) taxelor de parcare și tarife specifice ale traficului urban.	15/2002 Art. 11	utilizatorii români și străini de la plata celorlalte tarife percepute de către Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A., prevăzute de legislația în vigoare.	
Art. 9 Par. 1a	(1a) Prezenta directivă nu împiedică aplicarea nediscriminatorie de către statele membre a: (a) tarifelor de reglementare prevăzute special pentru combaterea aglomerațiilor la anumite ore și în anumite locuri; (b) tarifelor de reglementare prevăzute special pentru combaterea impactului asupra mediului, inclusiv calitatea necorespunzătoare a aerului, pe oricare drum, în special în zonele urbane, inclusiv pe drumuri care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană care traversează o zonă urbană.	OG 15/2002 Art. 11	Aplicarea tarifului de utilizare nu exonerează utilizatorii români și străini de la plata celorlalte tarife percepute de către Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A., prevăzute de legislația în vigoare.	
Art. 9 Par. 2	(2) Statele membre decid modul în care va fi folosit venitul provenit din tarifele percepute pentru utilizarea infrastructurii rutiere. Pentru a permite rețelei de drumuri să se dezvolte ca un întreg, venitul realizat din taxele de utilizare ar trebui să fie folosit în beneficiul sectorului de transport și pentru optimizarea întregului sistem de transport.	OG 15/2002 Art. 12	(1) Sumele încasate în urma aplicării tarifelor de utilizare se constituie venit la dispoziția Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. 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.	
Art. 9a	Statele membre stabilesc modalități de control adecvate și determină sistemul de sancțiuni aplicabile la încălcarea	Proiect OUG	Alineatele (2), (4), (5) și (7) ale articolului 8 se modifică și vor avea următorul cuprins:	

			b) personalul împuternicit de Ministerul Transporturilor, în numele Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A.; c) poliția rutieră, în situația când efectuează controlul existenței rovinietei valabile, fără personalul menționat la lit. a) și b); d) personalul poliției de frontieră care își desfășoară activitatea în punctele de control pentru trecerea frontierei de stat a României, împreună cu personalul prevăzut la lit. a)	
Art. 9b	Comisia facilitează dialogul și schimbul de tehnologie între statele membre în legătură cu punerea în aplicare a prezentei directive și în special a anexei III. Comisia actualizează și clarifică anexele 0, III și IV având în vedere progresul tehnic și anexele I și II având în vedere inflația, în conformitate cu procedura menționată la articolul 9c alineatul (3).		-	Nu este necesară transpunerea
Art. 9c Par. 1	(1) Comisia este asistată de un Comitet.		-	Nu este necesară transpunerea
Art. 9c Par. 2	(2) În cazul în care se face trimitere la acest alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.		-	Nu este necesară transpunerea
Art. 9c Par. 3	(3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8. Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.		-	Nu este necesară transpunerea

Art. 9c Par. 4	(4) Comitetul își stabilește propriul regulament de procedură.		-	Nu este necesară transpunere
Art. 10 Par. 1	(1) În înțelesul prezentei directive, ratele de schimb între euro și monedele naționale ale statelor membre care nu au adoptat euro sunt cele în vigoare în prima zi lucrătoare din octombrie și publicate în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene; acestea se aplică de la data de 1 ianuarie a următorului an calendaristic.	Proiect OUG Art. I Pct. 16	Articolul 6 se modifică și va avea următorul cuprins: „Art. 6 (1) Utilizatorii români vor achita tariful de utilizare în lei, la cursul de schimb al zilei comunicat de Banca Națională a României, valabil pentru ultima zi din luna anterioară datei achitării tarifului. (2) Prin curs de schimb valabil pentru ultima zi din luna anterioară datei achitării tarifului se înțelege cursul de schimb comunicat de Banca Națională a României în penultima zi lucrătoare a lunii respective. (3) Utilizatorii străini vor achita tariful de utilizare: a) în valute liber convertibile, cotate pe piața valutară, la echivalentul tarifului exprimat în euro, în funcție de cursurile de schimb aferente valutelor, comunicate de Banca Națională a României în penultima zi lucrătoare a lunii anterioare celei în care se efectuează plata; b) în lei, la cursul de schimb al zilei comunicat de Banca Națională a României, valabil pentru ultima zi din luna anterioară datei achitării tarifului, așa cum este definit la alin. (2). (4) Tarifele stabilite în lei se pot achita în	

			valute liber convertibile cotate pe piața valutară, la cursul de schimb valabil pentru prima zi a lunii octombrie, comunicat de Banca Centrală Europeană și publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, curs aplicat începând cu data de 1 ianuarie a anului calendaristic următor. ”	
Art. 10 Par. 2	(2) Statele membre care nu au adoptat euro pot menține sumele în vigoare în momentul ajustării anuale efectuate în temeiul alineatului (1), dacă prin conversia sumelor exprimate în euro ar rezulta o modificare mai mică de 5 %, exprimată în moneda națională.		-	
Art. 11	Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului, până la 10 iunie 2011, un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive, ținând cont de evoluțiile tehnologice și de evoluția densității traficului, inclusiv utilizarea vehiculelor mai mari de 3,5 tone și mai mici de 12 tone și evaluând impactul lor asupra pieței interne, inclusiv asupra regiunilor insulare, izolate sau periferice ale Comunității, nivelul investițiilor din sector și contribuția proprie la obiectivele unei politici de transport durabile. Statele membre înaintează Comisiei informațiile necesare pentru elaborarea raportului până la 10 decembrie 2010. După examinarea tuturor opțiunilor inclusiv costurile legate de protecția mediului, zgomot, congestiile de trafic și sănătate, Comisia prezintă, până la 10 iunie 2008, un model general aplicabil, transparent și inteligibil pentru evaluarea tuturor costurilor externe pentru a servi ca bază pentru viitoarele calcule ale tarifelor de utilizare a infrastructurilor. Acest model		-	Nu este necesară transpunerea

			infrastructuri, publicată în Jurnalul Oficial al Comunității Europene nr. L 187/42 din 20 iulie 1999, numai în ceea ce privește tarifarea utilizării infrastructurii de transport rutier.	
Art. 12 Par. 2	(2) Statele membre comunică către Comisie textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă. Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.		-	Nu este necesară transpunerea
Art. 13	Prezenta directivă intră în vigoare din ziua publicării în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene.		-	Nu este necesară transpunerea
Art. 14	Prezenta directivă se adresează statelor membre.		-	Nu este necesară transpunerea

OBS.:

Anexa 0 va fi transpusă prin norme aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.

Anexa I – a se vedea observațiile incluse în prezentul Tabel de concordanță aferente Art. 3-6 din Directivă.

Anexa II din Directivă are corespondență în anexa nr. 1 la prezentul Proiect de Lege.

Anexa III din Directivă va fi transpusă prin norme aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.