

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1.

Titlul proiectului de act normativ

Lege privind aplicarea unor tarife rutiere pe rețeaua de drumuri naționale din România

Secțiunea 2.

Motivele emiterii actului normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	Prin prezentul proiect de act normativ se urmărește instituirea cadrului legal privind aplicarea tarifelor rutiere pe rețeaua de drumuri naționale din România, stabilite în funcție de perioadă sau de distanța parcursă. Necesitatea aprobării prezentului proiect de act normativ reiese din obligațiile asumate de către România prin Planul Național de Redresare și Reziliență. La capitolul „Componenta C4 – Transport sustenabil” din Planul Național de Redresare și Reziliență, este prevăzută ca măsură de reformă, Reforma 1. Transport sustenabil, decarbonizare și siguranță rutieră/1.1 Decarbonizarea rutieră în conformitate cu principiul „poluatorul plătește”. Jalonul prevăzut în Planul Național de Redresare și Reziliență pentru această măsură de reformă este Jalonul 59 reprezentat de Intrarea în vigoare a legii pentru punerea în aplicare a pachetului legislativ referitor la punerea în aplicare a unui nou sistem de taxare bazat pe distanța parcursă pentru vehiculele grele de marfă (camioane) și a unor taxe mai mari de proprietate pentru cele mai poluante vehicule de pasageri (autoturisme/autobuze/autocare), pe baza principiului „poluatorul plătește” și a principiului impozitării ecologice. Noul sistem de taxare pentru vehicule va include: - nivelul specific al taxelor în funcție de distanța parcursă și criterii clare pentru taxarea vehiculelor grele în conformitate cu principiul „poluatorul plătește”; - stimulente pentru vehicule și moduri de transport nepoluante/cu emisii scăzute; - un sistem de descurajare a utilizării celor mai poluante vehicule, inclusiv prin măsuri fiscale/financiare, prin intermediul nivelurilor taxelor de proprietate pentru cele mai poluante vehicule de pasageri; - utilizarea veniturilor pentru a sprijini întreținerea drumurilor și noi investiții în transportul sustenabil; - transferul a 10 % din traficul rutier (călători și mărfuri) către transportul feroviar între 2020 și 2026; - calendarul pentru operaționalizarea deplină a sistemului de taxare până în T2-2026.
--	--



2.2 Descrierea situației actuale	În prezent tarifele percepute de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere – S.A. pentru utilizarea rețelei de drumuri de interes național sunt reglementate prin dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, cu modificările și completările ulterioare. Prin acest act normativ este reglementat tariful de utilizare a rețelei de drumuri de interes național, respectiv rovinietă, tarif perceput în funcție de perioada parcursă. De asemenea, prin Ordonanța Guvernului nr. 15/2002, cu modificările și completările ulterioare este reglementat și tariful de trecere care este perceput pentru distanța parcursă pe un sector de drum, pod, tunel sau trecătoare de munte, care face parte din rețeaua de drumuri naționale din România, și de tipul vehiculului. De asemenea, prin Ordonanța Guvernului nr. 8/2022 privind interoperabilitatea sistemelor de tarifare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata tarifelor rutiere, cu modificările ulterioare, a fost instituit cadrul general și condițiile care trebuie îndeplinite în vederea asigurării: a) interoperabilității sistemelor de tarifare rutieră electronică pentru utilizarea infrastructurii rutiere de pe teritoriul României cu sistemele de tarifare rutieră electronică similare din Uniunea Europeană; b) schimbului transfrontalier de informații privind vehiculele înmatriculate și deținătorii acestora, în cazul în care a fost constatată o neplată a tarifelor rutiere, de orice fel, în statele membre ale Uniunii Europene. Prin Ordonanța Guvernului nr. 8/2022, cu modificările ulterioare, au fost transpuse dispozițiile Directivei (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2019 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 91 din 29 martie 2019, cu modificările ulterioare. Prin prezentul proiect de act normativ se urmărește instituirea unui cadru legal unic care să cuprindă dispoziții referitoare atât la tariful rutier aplicat în funcție de perioada parcursă, dar și de distanța parcursă. Proiectul de lege reprezintă o inițiativă legislativă prin care se urmărește instituirea unui cadru de reglementare unic cu privire la tarifele care sunt percepute de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere – S.A., care să cuprindă atât tarifarea raportat la perioadă (cum este în prezent legiferat prin Ordonanța Guvernului nr. 15/2002), precum și tarifarea raportată la distanța parcursă. Facem mențiunea că proiectul de act normativ cuprinde toate dispozițiile instituite de legiuitor prin Ordonanța Guvernului nr. 15/2002, cu modificările și completările ulterioare, referitoare la tarifarea în funcție de perioada parcursă, respectiv se asigură continuarea aplicării acestor prevederi și în noua reglementare propusă, și, prin urmare cadrul național
---	---

prin care a fost transpusă Directiva (UE) 1999/62/CE privind taxarea vehiculelor pentru utilizarea infrastructurii rutiere, cu toate modificările și completările ei, până la Directiva (UE) 2022/362, se regăsește și în noul proiect.

Mai mult decât atât, proiectul de lege cuprinde dispoziții referitoare la transpunerea în legislația națională a modificărilor aduse prin Directiva (UE) 2022/362 asupra Directivei (UE) 1999/62/CE.

Elementul de noutate pe care îl vizează proiectul de act normativ, față de reglementarea actuală, respectiv Ordonanța Guvernului nr. 15/2002 care se regăsește în proiectul de lege, este reprezentat de instituirea cadrului legal necesar tarifării în funcție de distanța parcursă, pentru anumite categorii de vehicule, instituirea sistemului de tarifare rutieră electronică, precum și asigurarea interoperabilității acestuia cu alte sisteme din Uniunea Europeană, pentru drumurile naționale care sunt în administrarea Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere – S.A.

Facem mențiunea că abrogarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002, prin care a fost transpusă Directiva (UE) 1999/62/CE, cu modificările ulterioare, nu va avea impact asupra acestei transpuneri, deoarece toate dispozițiile acestei ordonanțe se regăsesc în proiectul de lege. Mai mult decât atât, proiectul de lege cuprinde și modificările impuse a fi transpuse prin Directiva (UE) 2022/362 de modificare a Directivei (UE) 1999/62/CE. În acest sens, apreciem că asigurarea în continuare a cadrului național care să reflecte transpunerea Directivei (UE) 1999/62/CE,

I. Astfel prin prezentul proiect de act normativ tariful rutier stabilit în funcție de perioada parcursă pe rețeaua de drumuri de interes național va fi reprezentat de rovinietă care va fi aplicabilă tuturor categoriilor de vehicule înmatriculate care sunt folosite pe această rețea, concepute și construite pentru transportul de persoane și pentru transportul de marfă cu masă totală maximă autorizată (MTMA) mai mică sau egală cu 3,5 tone. Rovinieta se va aplica în funcție de categoria vehiculului, de clasa de emisii poluante (EURO) și de durata de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România. Durata de utilizare cuprinde durata de parcurs, precum și durata de staționare.

Rovinieta se va aplica pe rețeaua de drumuri naționale din România cu excepția sectoarelor de drum național aflate în intravilanul municipiilor între indicatoarele de intrare/ ieșire în/ din acestea.

Rovinieta se va achita anterior utilizării rețelei de drumuri naționale din România și este structurată în funcție de durata de utilizare a acesteia, astfel: o zi, 10 zile, 30 de zile, 60 de zile și 12 luni. Tariful zilnic nu depășește 9 % din tariful pentru 12 luni, tariful pe 10 zile nu depășește 12 % din tariful pentru 12 luni, tariful lunar nu depășește 19 % din tariful pentru 12 luni iar tariful pe două luni nu depășește 30 % din tariful pentru 12 luni. Nivelul rovinietei se va aproba prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.



Responsabilitatea deținerii rovinietei valabile va reveni în exclusivitate utilizatorilor.

Înregistrarea în format electronic a informațiilor privind achitarea rovinietei, gestiunea datelor privind vehiculele pentru care acesta a fost achitat, monitorizarea și controlul achitării rovinietei prin intermediul mijloacelor tehnice se va face printr-un sistem informatic, care va fi denumit generic SER.

Rovinieta se stabilește în lei. Prezentul proiect de lege cuprinde dispoziții aferente excepțiilor de la plata rovinietei, respectiv pentru vehiculele:

a) deținute în proprietate sau, după caz, folosite în baza unui drept legal, conform datelor înscrise în certificatul de înmatriculare, de:

- (i) unitățile Ministerului Apărării Naționale;
- (ii) unitățile Ministerului Afacerilor Interne;
- (iii) unitățile Serviciului Român de Informații;
- (iv) unitățile Serviciului de Informații Externe;
- (v) unitățile Serviciului de Protecție și Pază;
- (vi) unitățile Serviciului de Telecomunicații Speciale;
- (vii) Administrația Națională a Penitenciarelor și unitățile subordonate acesteia;

(viii) serviciile publice comunitare pentru situații de urgență, reglementate prin 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;

(ix) Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A. și subunitățile acesteia;

(x) Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;

(xi) Societatea Națională de Cruce Roșie din România;

b) prevăzute ca fiind exceptate prin acordurile și tratatele internaționale la care România este parte;

c) folosite în transportul public local de persoane prin servicii regulate.

d) autorizate pentru efectuarea transportul școlar.

e) tip ambulanță deținute de autorități/entități publice

De asemenea, contravaloarea rovinietelor emise, pe baza solicitării transmise CNAIR de Ministerul Afacerilor Interne, prin Departamentul pentru Situații de Urgență, pentru vehiculele care efectuează transporturi în cadrul unor misiuni de protecție civilă sau misiuni umanitare pe teritoriul României sau care tranzitează România în acest scop, se decontează bianual CNAIR de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, din sumele alocate de la bugetul de stat, prevăzute cu această destinație în legile bugetare anuale, pe baza situației transmise până la data de 15 a primei luni din fiecare semestru pentru semestrul anterior.



Fapta de a circula fără rovinietă valabilă constituie contravenție continua și se sancționează cu amendă. În scopul descurajării circulației fara rovinietă valabilă, amenda prevăzută la alin. (1) se stabilește între un minim, reprezentând dublul rovinietei pentru 12 luni și un maxim, reprezentând de patru ori rovinietă pentru 12 luni.

II. Totodată, prin prezentul proiect de act normativ tariful rutier stabilit în funcție de distanța parcursă pe rețeaua de drumuri de interes național va fi reprezentat de TollRo.

CNAIR este entitatea desemnată să perceapă și să încaseze TollRo.

TollRo se va aplica pentru toate vehiculele înmatriculate care sunt folosite pe acesta, concepute și construite pentru transportul de marfă cu masă totală maximă autorizată (MTMA) mai mare de 3,5 tone. Vehiculele de transport mixt se asimilează, din punct de vedere al TollRo, cu vehiculele de transport marfă.

Pentru colectarea TollRo prin STRR se introduce sistemul de tarificare rutiera electronica în România, denumit STRR. STRR este interoperabil cu sistemele de tarificare rutieră electronică din celelalte state membre ale UE prin intermediul SETRE, complementar STRR. STRR oferă utilizatorilor SETRo acces la SETRE.

TollRo se va percepe pentru utilizarea domeniului SETRE România, care este reprezentat de rețeaua de drumuri naționale din România, cu excepția sectoarelor de drum național aflate în intravilanul municipiilor între indicatoarele de intrare/ ieșire în/ din acestea, pentru utilizarea căreia tariful de trecere datorat este colectat prin intermediul unui sistem de tarificare rutieră electronică.

TollRo se stabilește în funcție de un tariful unitar și de distanța parcursă pe un sector de drum din domeniul SETRE România exprimată în unități întregi de kilometri. Tariful unitar cuprinde un tarif de utilizare a infrastructurii și un tarif bazat pe costuri externe care au la bază principiile recuperării costurilor infrastructurii și cele legate de poluarea atmosferică generată de trafic.

TollRo se calculează prin înmulțirea tarifului unitar cu distanța parcursă. Categoriile și nivelul tarifului unitar se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

TollRo poate fi achitat:

- a) în baza unui contract încheiat de un utilizator SETRo cu un furnizor SETRo.
- b) în baza unui tichet de rută cu o singură trecere, emis prin intermediul aplicațiilor informatice interconectate cu STRR. Tichetul de rută se achită anterior efectuării trecerii.
- c) prin aplicație mobilă pusă la dispoziția utilizatorilor cu titlu gratuit de CNAIR;

Aplicația mobilă poate fi utilizată pentru vehiculele înmatriculate în România. Extinderea utilizării aplicației mobile pentru vehiculele



înmatriculate în alte state se stabilește prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

TollRo se stabilește în lei. Prezentul proiect de lege cuprinde dispoziții aferente excepțiilor de la plata TollRo, respectiv pentru vehiculele:

a) deținute în proprietate sau, după caz, folosite în baza unui drept legal, conform datelor înscrise în certificatul de înmatriculare, de:

- (i) unitățile Ministerului Apărării Naționale;
- (ii) unitățile Ministerului Afacerilor Interne;
- (iii) unitățile Serviciului Român de Informații;
- (iv) unitățile Serviciului de Informații Externe;
- (v) unitățile Serviciului de Protecție și Pază;
- (vi) unitățile Serviciului de Telecomunicații Speciale;
- (vii) Administrația Națională a Penitenciarelor și unitățile subordonate acesteia;

(viii) serviciile publice comunitare pentru situații de urgență, reglementate prin 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;

(ix) Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A. și subunitățile acesteia;

(x) Societatea Națională de Cruce Roșie din România;

b) prevăzute ca fiind exceptate prin acordurile și tratatele internaționale la care România este parte.

De asemenea, contravaloarea tichetelor de rută emise, pe baza solicitării transmise CNAIR de Ministerul Afacerilor Interne, prin Departamentul pentru Situații de Urgență, pentru vehiculele care efectuează transporturi în cadrul unor misiuni de protecție civilă sau misiuni umanitare pe teritoriul României sau care tranzitează România în acest scop, bianual CNAIR de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, din sumele alocate de la bugetul de stat, prevăzute cu această destinație în legile bugetare anuale, pe baza situației transmise până la data de 15 a primei luni din fiecare semestru, pentru semestrul anterior.

CNAIR stabilește cuantumul TollRo datorat și încasează suma aferentă:

a) de la furnizorul SETRo, pe baza declarațiilor privind TollRo transmise. Încasarea acestei sume de CNAIR se realizează independent de momentul efectuării plății acesteia între utilizator și furnizorul SETRo;

b) de la utilizatorul domeniului SETRE România, în baza datelor din tichetul de rută, înscrise în STRR;

c) de la utilizatorul domeniului SETRE România, în cazul utilizării aplicației mobile, în baza datelor colectate de la aceasta.



Serviciile de tarifar rutieră electronică pe domeniul SETRE România, oferite în conformitate cu prezenta lege vor respecta dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 8/2022 privind interoperabilitatea sistemelor de tarifar rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata tarifelor rutiere, cu modificările ulterioare.

Pentru utilizarea domeniului SETRE România, utilizatorii pot încheia contracte privind serviciile de tarifar rutieră electronică cu oricare furnizor SETRo, pot achiziționa tichete de rută sau pot utiliza aplicația mobilă.

În cazul a fost constată neplata TollRo, utilizatorii au obligația de a plăti către CNAIR TollRo datorat. TollRo datorat este:

- a) TollRo calculat prin înmulțirea tarifului unitar cu distanța parcursă, în situația în care se poate stabili distanța parcursă pe domeniul SETRE România;
- b) de 2.000 lei, în situația în care nu se poate stabili distanța parcursă pe domeniul SETRE România.

TollRo prevăzut la lit. b) se aplică o singură dată într-un interval de 12 ore.

La efectuarea controlului prin mijloace automate în situația în care se constată că a avut loc o neplată a TollRo pentru un vehicul înmatriculat într-un stat membru al Uniunii Europene, CNAIR notifică deținătorului vehiculului, prin intermediul unei scrisori de informare, neplată, obligația de achitare a TollRo datorat, precum și a cheltuielilor administrative generate de notificare.

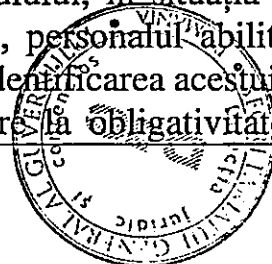
Plata sumelor datorate comunicate prin scrisoarea de informare se efectuează în termen de maxim de 72 ore de la primirea acesteia. Plata se consideră efectuată la momentul creditării contului CNAIR cu suma datorată. Plata efectuată în modalitatea antementionată, pune capăt neplății și oricăror sancțiuni ulterioare împotriva deținătorului vehiculului.

Neplata TollRo datorat în termenul antementionat, constituie contravenție și se sancționează cu amenda contravențională. În cazul TollRo contravenția nu este continuă.

În scopul descurajării neplății TollRo, amenda se stabilește, după cum urmează:

- a) între un minim, reprezentând de 10 ori cuantumul TollRo datorat și un maxim, reprezentant de 20 de ori cuantumul TollRo datorat, în situația se poate stabili distanța parcursă pe domeniul SETRE România.
- b) 5.000 lei, în situația în care nu se poate stabili distanța parcursă pe domeniul SETRE România.

La efectuarea controlului prin oprirea vehiculului, în situația în care se constată că a avut loc o neplată a TollRo, persoana abilitată conform prezentei legi notifică conducătorul, după identificarea acestuia, prin intermediul unei înștiințări de plată, cu privire la obligativitatea



achitării tarifului compensatoriu. În această situație, tariful compensatoriu se plătește pe loc prin mijloace electronice în contul indicat în înștiințarea de plată. În cazul refuzului conducătorului vehiculului de a achita tariful compensatoriu, personalul abilitat face mențiune despre aceasta în înștiințarea de plată, constată contravenția, stabilește amenda și încheie procesul - verbal de contravenție pe numele acestuia. În cazul vehiculelor înmatriculate într-un stat care nu este membru al Uniunii Europene, procesul - verbal de contravenție se comunică Poliției de Frontieră care nu va permite intrarea în România a conducătorului vehiculului, până la achitarea amenzii contravenționale.

Pentru medierea între CNAIR ca entitate desemnată să perceapă TollRo și furnizorii SETRo cu care aceasta are încheiate contracte sau cu care se află în negocieri pentru încheierea unor astfel de contracte se va institui un organism de mediere, în conformitate cu prevederile art. 11 din Ordonanța Guvernului nr.8/2022, cu modificările ulterioare.

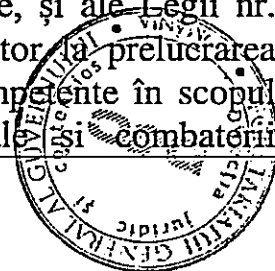
Sumele încasate în urma aplicării de către CNAIR a rovinietei, a TollRo și a tarifului compensatoriu se constituie venit la dispoziția acesteia și vor fi utilizate pentru proiectarea, repararea, administrarea, întreținerea, exploatarea și modernizarea drumurilor de interes național, precum și pentru 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.

Sumele provenite din amenzi aplicate conform prezentei legi se fac venit integral:

a) bugetul de stat, în cazul persoanelor juridice romane și straine, precum și în cazul persoanelor fizice fără domiciliu în România:

b) bugetele locale ale unității/subdiviziunii administrativ-teritoriale în care contravenientul își are domiciliul, în cazul persoanelor fizice romane

În aplicarea dispozițiilor prezentei legi, prelucrarea datelor cu caracter personal se realizează în condițiile și cu respectarea prevederilor Regulamentului (UE) 2016/679, ale Legii nr. 190/2018 privind măsuri de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice referitor la prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor), cu modificările ulterioare, ale Legii nr. 506/2004 privind prelucrarea datelor cu caracter personal și protecția vieții private în sectorul comunicațiilor electronice, cu modificările și completările ulterioare, și ale Legii nr. 363/2018 privind protecția persoanelor fizice referitor la prelucrarea datelor cu caracter personal de către autoritățile competente în scopul prevenirii, descoperirii, cercetării, urmăririi penale și combaterii



	infracțiunilor sau al executării pedepselor, măsurilor educative și de siguranță, precum și privind libera circulație a acestor date. Nu în ultimul rând, prin prezentul proiect de act normativ se urmărește ca prevederile Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, aprobată cu modificări și completări prin Legea 424/2002, cu modificările și completările ulterioare, să fie abrogate începând cu data de 1 ianuarie 2026. De asemenea, ca urmare a abrogării dispozițiilor Ordonanței Guvernului nr. 15/2002, cu modificările și completările ulterioare, începând cu data de 1 ianuarie 2026, rovinietele emise, în baza prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 15/2002, cu modificările și completările ulterioare, își încetează valabilitatea. Totodată și peajele emise în baza prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 15/2002, cu modificările și completările ulterioare și neutilizate, își încetează valabilitatea, începând cu data de 1 ianuarie 2026. Pentru aceste categorii de rovinietele și peajele, CNAIR restituie, la solicitarea scrisă a utilizatorului, sumele reprezentând contravaloarea rovinietei, corespunzătoare perioadei de neutilizare și contravaloarea peajelor neutilizate.
2.3. Schimbări preconizate	Prin prezentul proiect de act normativ se urmărește instituirea cadrului legal privind aplicarea tarifelor rutiere pe rețeaua de drumuri naționale din România, stabilite în funcție de perioadă sau de distanța parcursă.
2.4. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 3.

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.2. Impactul social	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.4. Impactul macroeconomic 3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici 3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

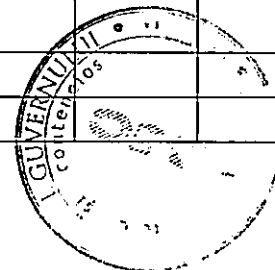


3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Prin proiectul de act normativ se urmărește instituirea unor tarife rutiere în scopul protejării mediului înconjurător.
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Prin instituirea sistemelor electronice potrivit prezentei legi, se încurajată digitalizarea.
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.9. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 4.

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung, (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri"

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe cinci ani
- mii lei -						
1	2	3	4	5	6	7
4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) impozit pe profit						
(ii) impozit pe venit						
b) bugete locale						
(i) impozit pe profit						
c) bugetul asigurărilor de stat:						
(i) contribuții de asigurări						
d) alte tipuri de venituri						
4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
b) bugete locale:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						



4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.					
4.8. Alte informații	Nu au fost identificate.					

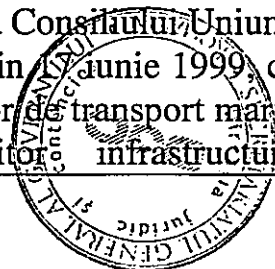
Secțiunea 5.

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

5.1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ. a) acte normative ce vor fi modificate sau abrogate ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ.	După intrarea în vigoare a prezentului proiect de act normativ, ministrul transporturilor și infrastructurii va emite ordine în vederea aprobării: a) normelor metodologice de aplicare a legii, b) nivelului rovinietei, a TollRo și a formei și conținutului scrisorii de informare și al înștiințării de plată. După intrarea în vigoare a prezentului proiect de act normativ, ministrul transporturilor și infrastructurii și ministrul afacerilor interne vor emite un ordin comun în vederea aprobării documentelor și condițiilor necesare pentru
---	--



	exceptarea de la plata rovinietei și a TollRo a transporturilor în cadrul unor misiuni de protecție civilă sau misiuni umanitare pe teritoriul României sau care tranzitează România în acest scop, precum și a documentelor și condițiilor necesare scutirii de la plata rovinietei și a TollRo. Începând cu data de 1 ianuarie 2026, prevederile Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, aprobată cu modificări și completări prin Legea 424/2002, cu modificările și completările ulterioare, se abrogă.
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice a) descrierea impactului legislativ b) prezentarea normelor cu impact la nivel operațional/tehnic	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE). 5.3.1. Măsurile normative necesare transpunerii directivelor UE a) tipul, titlul, numărul și data directivei UE ale cărei cerințe sunt transpuse de proiectul de act normativ; b) obiectivele directivei UE; c) tipul de transpunere a directivei UE în cauză d) termenele-limită pentru transpunerea directivelor UE vizate 5.3.2. Măsurile normative necesare aplicării actelor legislative ale UE. a) justificarea necesității adoptării măsurilor incluse în proiect în vederea aplicării actului legislativ al UE; b) tipul, titlul, numărul și data actului legislativ al UE pentru care se creează cadrul de aplicare.	Proiectul de act normativ este compatibil cu legislația comunitară în materie, respectiv cu Directiva (UE) 1999/62/CE privind taxarea vehiculelor pentru utilizarea infrastructurii rutiere, cu toate modificările și completările ulterioare, prin includerea în acest proiect de act normativ a dispozițiilor Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, cu modificările și completările ulterioare, prin care a fost transpusă în legislația națională Directiva antementionată. Proiectul de act normativ transpune prevederile art.1 pct.2, 3, 5, 12, 14 lit. (a), lit. (b) și lit. (c), 18 și 21 din Directiva nr. 362/2022 de modificare a Directivelor 1999/62/CE, 1999/37/CE și (UE) 2019/520, în ceea ce privește taxarea vehiculelor pentru utilizarea anumitor infrastructuri, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 69 din 4 martie 2022. Proiectul de act normativ transpune Directiva Parlamentului European și a Consiliului Uniunii Europene nr. 62/1999/CE din 15 iunie 1999, cu privire la taxarea vehiculelor de transport marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri,



	publicată în Jurnalul Oficial al Comunității Europene, seria L, nr. 187/42 din 20 iulie 1999, numai în ceea ce privește tariful de utilizare a infrastructurii de transport rutier, și Directiva 2011/76/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 septembrie 2011 de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea 6.

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, fiind efectuată și etapa dialogului social, în conformitate cu prevederile Legii nr. 367/2022, cu modificările ulterioare.
6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6.5. Informații privind avizarea de către a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social	Proiectul prezentului act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 637/2023.



d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul prezentului act normativ a fost avizat de Consiliul Economic și Social prin avizul nr. 4327/2023.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 7.

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ	Proiectul prezentului act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
7.3. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 8.

Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ

8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ	În scopul furnizării datelor necesare pentru identificarea detinatorului vehiculului, în vederea constatării contravenției și aplicarea sancțiunii Ministerul Afacerilor Interne, prin Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor și Direcția Generală pentru Evidența Persoanelor și Ministerul Justiției, prin Oficiul Național al Registrului Comerțului și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin CNAIR încheie protocoale de colaborare. Desemnarea de către Ministerul Transporturilor și a Infrastructurii a organismului de mediere.
8.2. Alte informații	Nu au fost identificate.



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind aplicarea unor tarife rutiere pe rețeaua de drumuri naționale din România, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare, cu procedura de urgență prevăzută de art. 76 alin. (3) din Constituția României, republicată.

