

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Proiect de LEGE
pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului
pentru modificarea anexei nr. 1 la Ordonanța Guvernului nr. 15/2002 privind
aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri
naționale din România

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii proiectului de act normativ

1.Descrierea situației actuale	Tariful de utilizare pe rețeaua de drumuri naționale din România se aplică în conformitate cu 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 nr. 424/2002, cu modificările și completările ulterioare. Acest tarif a fost introdus în legislația națională prin transpunerea Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de transport marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri. În anul 2011 a fost adoptată 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 transport marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri fiind necesară recalcularea tarifelor intermediare de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România în cazul vehiculelor care transportă marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare sau egală cu 3,5 tone. În acest sens, a fost adoptată Legea nr. 221/2016 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, care modifică Anexa nr. 1 la Ordonanța Guvernului nr. 15/2002. Având în vedere că
---	---

Directiva 2011/76/UE se adresează doar vehiculelor care transportă marfă în cadrul anexei din lege au fost introduse două noi litere, respectiv lit. G și lit. H pentru vehicule transport de persoane, rezultate din reorganizarea vehiculelor încadrate inițial la lit. C și lit. D care cuprindeau atât vehiculele care transportă marfă, cât și pe cele care transportă persoane.

Proiectul de act normativ a fost adoptat în ședința Plenului Camerei Deputaților din 18 octombrie 2016. ca urmare a Raportului comun al Comisiei pentru Industrii și Servicii și al Comisiei pentru Transporturi și Infrastructură de la Camera Deputaților și transmisă Președintelui României spre promulgare în data de 29.10.2016.

În momentul redactării Raportului comun al celor două comisii s-au strecurat o serie de erori materiale în ceea ce privește anexa la lege, astfel că proiectul de lege a fost adoptat și transmis la promulgare conținând o anexă ce prezenta erori, după cum urmează:

- vehiculele cu 9 locuri și maximum 23 locuri pe scaune sunt incluse la două litere diferite, având tarife diferite pentru fiecare categorie în parte, respectiv sunt incluse atât la litera C cât și la litera G;
- vehiculele de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune sunt de asemenea incluse la două litere diferite, având tarife diferite pentru fiecare categorie în parte, respectiv sunt incluse atât la litera D cât și la litera H;

În plus, în Anexa din Legea nr. 221/2016, se regăsesc și următoarele erori materiale:

- la litera E este înscrisă valoarea de „12,01” în loc de „12,0 t”;
- la litera G, la tariful pentru 1 zi este înscrisă cifra „2” în loc de cifra „4” , așa cum prevedea OG nr.15/2002 pentru aceasta situație înainte de a fi modificată de Legea 221/2016. Este de subliniat că acest tarif aferent categoriei respective de vehicule nu făcea obiectul transpunerii Directivei 2011/76/UE și nu a fost modificat, el fiind calculat conform Directivei 1999/62/CE.
- textul înscris în coloana „Tipul vehiculului” la literele B, C, D, E și F privind raportarea masei totale maxime autorizate este greșit din punct de vedere al exprimării.

Ministerul Transporturilor, imediat după publicarea Legii 221/2016 în Monitorul Oficial al României a sesizat Secretariatul



General al Guvernului, Consiliul Legislativ, Comisia pentru Industrii și Servicii, Comisia pentru Transporturi și Infrastructură, Camera Deputaților și Senatul României în vederea corectării erorilor materiale apărute în cadrul Anexei din lege conform art. 71 din Legea nr. 24/2000. În urma răspunsurilor primite de la Comisia pentru Industrii și Servicii, Consiliul Legislativ și Secretariatul General al Guvernului prin care se stipula că modificările solicitate nu pot fi remediate în baza Legii nr. 24/2000 datorită faptului că aceste erori au fost votate în plenul Camerei Deputaților, Ministerul Transporturilor a ales modificarea situației existente pe cale legislativă.

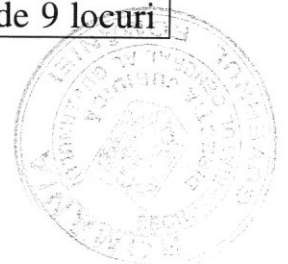
Pornind de la faptul că potrivit art. II din Legea nr. 221/2016 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, tarifele modificate intră în vigoare în 60 de zile de la data publicării legii în Monitorul Oficial, respectiv începând cu data de 20.01.2017 și în concluzia celor de mai sus, pentru ca legea să poată fi aplicată și vehiculelor care transportă persoane, se impune în regim de urgență corectarea Anexei nr. 1 din Ordonanța Guvernului nr. 15/2002.

În perioada 20.01.2017 - 12.06.2017, pentru vehiculele de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și maximum 23 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) au fost emise 83.519 roviniete cu valabilitate de 1 zi, în valoare totală de 167.038 Euro (TVA inclus).

Întrucât prețul unei roviniete cu valabilitate de 1 zi pentru această categorie de vehicule a fost stabilit prin Legea nr. 221/2016 la 2 Euro (TVA inclus) față de 4,0 Euro (TVA inclus) așa cum era el conform proiectului de Lege transmis de către Ministerul Transporturilor (acesta fiind și nivelul tarifului aplicat anterior datei de 20.01.2017 deoarece nu făcea obiectul transpunerii directivei), rezultă că prejudiciul calculat, aferent perioadei 20.01.2017 - 12.06.2017 este de 167.038 Euro (TVA inclus).

Având în vedere prevederile Anexei nr.1 la OG nr. 15/2002, prin care au fost stabilite, pentru aceleași categorii de vehicule de transport persoane, două încadrări ale rovinietei (tip C și G, respectiv tip D și H) și două clase de tarife intermediare, diferite, CNAIR SA a întreprins următoarele măsuri:

- a informat utilizatorii cu privire la aplicarea tarifelor pentru vehiculele de transport persoane cu mai mult de 9 locuri



pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și maximum 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și pentru vehiculele de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto), conform categoriilor G și H;

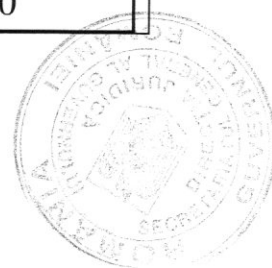
- a modificat aplicațiile utilizate pentru emiterea rovinietelor (Sistemul Informatic de Emitere, Gestiune, Monitorizare și Control al Rovinietei - SIEGMCR) astfel încât:

- rovinietele tip C și tip D să fie emise pentru vehiculele de transport marfă;

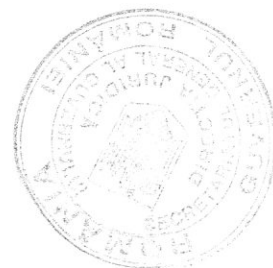
- rovinietele tip G și tip H să fie emise pentru vehiculele de transport persoane.

Cu toate acestea, având în vedere că responsabilitatea încadrării vehiculului în categoriile A - H revine, în exclusivitate utilizatorului, ținând cont de nivelul mai redus al tarifelor intermediare (pentru perioadele de valabilitate de 7 zile, 30 de zile și 90 de zile) pentru rovinietele tip C și D, pentru aceste vehicule de transport persoane este posibil ca utilizatorii să solicite distribuitorilor eliberarea acestor categorii de roviniete, și nu a categoriilor G și H, corespunzătoare. Prezentăm mai jos situația comparativă a acestor tarife:

	Tipul vehiculului	Durata de utilizare	Tarif [euro] (TVA inclus)
C	b) Vehicule de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și maximum 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)	7 zile	16
		30 de zile	32
		90 de zile	92
D	b) Vehicule de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)	7 zile	28
		30 de zile	56
		90 de zile	160
G	Vehicule de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul	7 zile	20
		30 de zile	52
		90 de zile	120



		auto) și maximum 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)		
	H	Vehicule de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)	7 zile	35
			30 de zile	91
			90 de zile	210
	În aceste condiții, pentru circulația acestor vehiculele de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și maximum 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și pentru vehiculele de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto), pentru care au fost emise roviniete tip C și D, vor fi constatate contravenții și vor fi aplicate sancțiuni contravenționale cu amendă, temeinicia și legalitatea proceselor verbale de constatare a contravențiilor potrivit OG 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, încheiate în condițiile de mai sus, urmând a fi stabilite de către instanțele competente, numai în urma eventualelor contestații depuse împotriva acestora.			
1 ¹ . În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.			
2.Schimbări preconizate	Modificările aduse Anexei nr. 1 la Ordonanța Guvernului nr. 15/2002, urmăresc corectarea erorilor materiale survenite în textul acesteia în vederea evitării dublei reglementări în cuprinsul aceluiași act normativ și a imposibilității aplicării prevederilor legale în ceea ce privește categoriile de vehicule destinate transportului de persoane.			
3.Alte informații	Nu au fost identificate.			



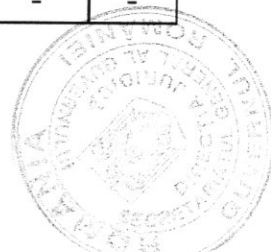
Secțiunea a 3-a
Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1.Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
1¹. Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
2.Impactul asupra mediului de afaceri	Ca urmare a erorilor materiale înregistrate în conținutului actului normativ aflat în vigoare, în ceea ce privește reglementarea dublă a tarifelor pentru vehiculele de transport persoane, se produc confuzii și se descurajează mediul de afaceri reprezentat de transportatorii de persoane. Astfel, promovarea proiectului de act normativ elimină dubla reglementare a tarifelor mai sus menționate și contribuie în mod substanțial la încurajarea mediului de afaceri specific transportului de persoane.
2¹.Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
2².Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.Impactul social	Adoptarea în cel mai scurt timp posibil a prevederilor cuprinse în prezentul proiect de act normativ are în mod indirect un impact social pozitiv asupra persoanelor care își desfășoară activitatea în domeniul transportului de persoane pe infrastructura rutieră și asupra utilizatorilor acestui mod de transport.
4.Impactul asupra mediului	Nu exista impact negativ asupra mediului.
5.Alte informații	Nu au fost identificate.



Secțiunea a 4-a
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt,
pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

- mii lei -						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Med ia pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
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 sociale de stat:	-	-	-	-	-	-
(i) contribuții de asigurări	-	-	-	-	-	-
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	-	-	-	-	-	-
3. Impact financiar, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
a) buget de stat	-	-	-	-	-	-
b) bugete locale	-	-	-	-	-	-



4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	-	-	-	-	-	-
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
7. Alte informații	Nu au fost identificate.					

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
1¹. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

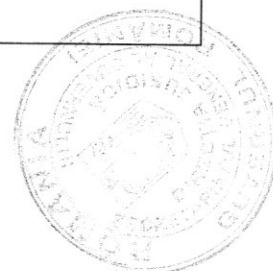


3. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. 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.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.



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	
4. Consultările desfășurate în cadrul comisiilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/ 2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5. Informații privind avizarea de către a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ prin avizul nr.470/2017.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

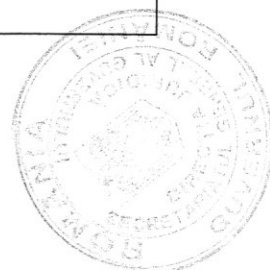


Secțiunea a 7-a
Activități de informare publică privind elaborarea
și implementarea proiectului de act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ.	A fost îndeplinită procedura transparenței decizionale în concordanță cu prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
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 produce impact asupra mediului.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 8-a
Măsurile de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
2. Alte informații	



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea anexei nr. 1 la Ordonanța Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România.

PRIM – MINISTRU

MIHAI TUDOSE

