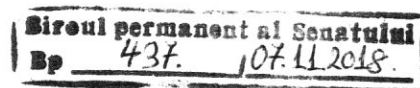
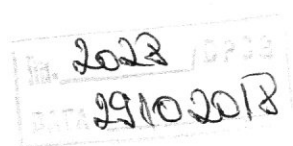
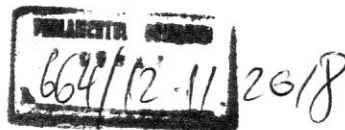




GUVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU



Domnule președinte,

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

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă pentru modificarea Anexei 3 la Ordonanța Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România*, inițiată de domnul deputat PNL Robert-Aurel Boroianu împreună cu un grup de parlamentari PNL (**Bp. 437/2018**).

I. Principalele reglementări

Inițiativa legislativă are ca obiect de reglementare modificarea Anexei 3 la *Ordonanța 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, în sensul eliminării de la pozițiile 2 și 3 din tabel a tarifelor de trecere la podurile peste Dunăre aflate între Giurgeni și Vadu Oii (DN 2A) și, respectiv, între Fetești și Cernavodă (A2).

II. Observații

1. În conformitate cu prevederile *Ordonanței Guvernului nr. 15/2002*, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii (CNAIR) aplică tarife de utilizare pe rețeaua drumurilor de interes național și tarife de trecere pentru podurile dunărene de la Giurgeni – Vadu Oii, Fetești – Cernavodă și Giurgiu – Ruse.

Prin *Ordonanța Guvernului nr. 15/2002*, au fost transpuse prevederile *Directivei 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17*

iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri. Potrivit art. 7 din acest act normativ comunitar, introducerea taxelor de trecere și/sau de utilizare se află în marja națională de reglementare, cu respectarea condițiilor prevăzute de directivă¹.

De precizat, este faptul că, acest sistem de taxare pentru utilizarea drumului și pentru poduri/tuneluri/pasaje montane, se regăsește în statele membre² ale Uniunii Europene printr-un nivel mai mare al taxei de utilizare pentru zonele în care există lucrările de artă anterior menționate. Diferența sistemului de taxare constă în faptul că în România tariful de utilizare se aplică în funcție de perioada și nu de distanța parcursă, dar rezultatul este același: taxarea se efectuează pentru utilizarea drumurilor, la care se adaugă o taxă reprezentând taxarea pentru traversarea lucrării de artă.

Sumele încasate din tariful pentru trecerea acestor poduri nu reprezintă o suprataxare sau o dublă taxare, sumele fiind legale, corect aplicate, constituindu-se, potrivit art. 12 al *Ordonanței Guvernului nr. 15/2002*, venit la dispoziția C.N.A.I.R. S.A., „...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.”

În acest context, arătăm că în cuprinsul *Ordonanței Guvernului nr. 15/2002* sunt definite atât conceptul de rovinietă, cât și cel de „taxă de trecere”³. După cum rezultă din textele legale amintite, cele două noțiuni nu

¹ „(1) Statele membre pot menține sau introduce taxe de trecere și /sau taxe de utilizare în rețeaua rutieră transeuropeană sau în anumite sectoare ale acesteia și în orice alte sectoare suplimentare ale propriilor rețele de autostrăzi, care nu fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, în conformitate cu condițiile stabilite la alineatele (2), (3), (4) și (5) din prezentul articol și de articolele 7a – 7k, fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 9 alineatul (1a). Prezenta dispoziție nu aduce atingere dreptului statelor membre, în conformitate cu Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, de a aplica taxe de trecere și/sau taxe de utilizare pe alte drumuri, cu condiția ca impunerea acestor taxe pe astfel de drumuri să nu discrimineze traficul internațional și să nu determine denaturarea concurenței dintre operatori.

(2) Statele membre nu vor institui pe teritoriul lor, în același timp, taxe de trecere și taxe de utilizare pentru nicio categorie de vehicule pentru utilizarea unui singur sector rutier. Cu toate acestea, un stat membru care impune taxe de utilizare pe rețeaua lui poate impune, de asemenea, taxe de trecere pentru utilizarea podurilor, a tunelurilor și a pasajelor montane.”

² Ponte 25 de Abril și Vasco da Gama (Portugalia)

Osteroy Bridge (Norvegia) și alte 8 poduri cu taxare

Rio – Antirio Bridge (Grecia)

Millau Viaduct (Franța)

Oresund Bridge (Danemarca – Suedia)

Calafat – Vidin Bridge (România – Bulgaria), taxare în ambele sensuri

Giugiu – Ruse Bridge (România – Bulgaria), taxare în ambele sensuri

³ Art. 1 alin. (1) lit. e) „tarif de utilizare – o anumită sumă a cărei plată conferă unui vehicul dreptul de a utiliza, pe parcursul unei perioade date, rețeaua de drumuri naționale din România, concesionată Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – S.A.” și lit. f) „tarif de trecere – o anumită sumă care se

se suprapun, cele două tarife având un obiect diferit. În același timp, art. 1 alin. (2)⁴ din același act normativ prevede în mod expres posibilitatea de cumulare a celor două tarife⁴, text incident în situația de față.

2. În ceea ce privește tarifele de trecere, trebuie precizat că acestea se aplică vehiculelor, nu persoanelor care le dețin sau care le conduc.

În prezent, instituția dublei impunerii internaționale este reglementată în domeniul fiscal, regăsindu-se consacrată de dispozițiile *Codului fiscal*⁵ și ale Normelor sale metodologice de aplicare, cât și de tratatele internaționale ratificate de România. Dubla impunere poate fi definită ca fiind impunerea aceluiași venit sau bun de două sau mai multe ori, în cadrul aceluiași exercițiu financiar, atunci când veniturile sunt realizate pe teritoriul unor state diferite. Prin urmare, tariful de utilizare și tariful de trecere nu intră sub incidența principiului evitării dublei impunerii, acestea nefiind taxe de natură fiscală.

De asemenea, tarifele de trecere sunt aplicate transparent, pentru toate vehiculele care trec podurile menționate, fără discriminare, excepțiile fiind cele prevăzute la alin. (1) lit. a) – e) și alin. (1)¹) ale art. 3 din *Ordonanța Guvernului nr. 15/2002*, atât vehiculele înmatriculate în județele din Dobrogea, cât și de vehiculele înmatriculate în celelalte județe ale țării.

Precizăm că persoanele fizice riverane, care au domiciliul de o parte a Dunării și locul de muncă pe cealaltă parte a Dunării beneficiază de gratuitate la trecerea podurilor. Aceeași gratuitate se aplică și în cazul în care aceste persoane dețin un teren agricol, în baza unui titlu de proprietate, pe cealaltă parte a Dunării. Aceste excepții se aplică pentru vehiculele înmatriculate în orice județ aflat la stânga sau la dreapta Dunării.

În plus, pentru treceri multiple, există posibilitatea achiziționării a câte 20 de treceri cu reduceri ale tarifului unitar cu 20% pentru autoturisme și cu 13% pentru autovehicule de transport marfă. Cota de 13% este maximă și este impusă prin *Directiva 1999/62/CE* (art. 7i alin. (2) lit. c)).

Astfel, au fost create toate premisele de aplicare corectă și transparentă a tarifelor de trecere, de tarifare a vehiculelor care traversează podurile în cauză, dar și de exceptare de la plată a unor vehicule.

Reiterăm faptul că aplicarea tarifelor de trecere nu încalcă nicio reglementare națională sau europeană, reglementările și nivelul acestora au fost agreate de Comisia Europeană, sunt aplicate nediscriminatoriu, în mod egal pentru toate categoriile de persoane care le dețin sau utilizează și nu

plătește pentru un vehicul în funcție de 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.”

⁴ „Pe rețeaua de drumuri naționale din România unde este perceput tariful de utilizare se poate aplica și tariful de trecere numai pentru utilizarea podurilor, tunelurilor și trecătorilor de munte.”

⁵ *Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal*

reprezintă dublă impunere prin simplul fapt că principiul este prevăzut în mod expres de reglementarea europeană.

3. Prin reglementarea propusă se diminuează veniturile proprii ale administratorului drumului, respectiv CNAIR, inclusiv veniturile bugetului general consolidat, întrucât bugetul CNAIR este parte a bugetului general consolidat.

În acest context, arătăm că nivelul încasărilor de la podurile Giurgeni – Vadu Oii și Fetești – Cernavodă reprezintă circa 11% din totalul venitului CNAIR SA, în valoarea reală de aprox. 157,2 milioane lei în anul 2017.

Pentru activitatea de întreținere a infrastructurii rutiere, CNAIR primește sume de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor.

Prin urmare, aplicarea prevederilor inițiativei legislative generează un impact negativ asupra veniturilor bugetului general consolidat, astfel încât, potrivit prevederilor art. 21 din *Legea responsabilității fiscal-bugetare nr. 69/2010, republicată*, sunt necesare, în acest caz, măsuri de compensare a impactului financiar respectiv, prin majorarea altor venituri bugetare.

În concluzie, aplicarea tarifelor de trecere pentru podurile dunărene de la Giurgeni – Vadu Oii și Fetești – Cernavodă sunt legale, nu sunt discriminatorii, nu reprezintă o dublă taxare, nu încalcă legislația națională sau europeană, sunt transparente, sunt create facilități privind achiziția de treceri multiple cu nivel redus al tarifelor și sunt create condiții pentru plată prin mai multe sisteme.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele menționate, **Guvernul nu susține adoptarea acestei inițiative legislative.**

Cu stimă,

Viorica DĂNCILĂ

PRIM-MINISTRU



Domnului senator Călin Constantin Anton POPESCU TĂRICEANU
Președintele Senatului