



GUVERNUL ROMÂNIEI  
PRIMUL – MINISTRU

Nr. 567 D.P.S.R.  
Data 0604 2005

Biroul permanent al Senatului  
Ep. 60 11.04.2005

**Domnule președinte,**

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

### **PUNCT DE VEDERE**

referitor la *propunerea legislativă* intitulată *Lege pentru abrogarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind introducerea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, cu modificările și completările ulterioare, aprobată prin Legea nr. 424/2002, a Legii nr. 424/2002 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind introducerea tarifului de utilizare a infrastructurii de transport rutier, a Ordonanței Guvernului nr. 51/2004 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind introducerea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, aprobată prin Legea nr. 415/2004 și a Legii nr. 415/2004 privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 51/2004 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind introducerea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România (Bp. 60/2005).*

## I. Principalele reglementări

Inițiativa legislativă parlamentară are ca obiect de reglementare abrogarea *Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind introducerea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România*, începând cu data de 1 ianuarie 2006.

Inițiatorul justifică promovarea acestei propuneri legislative prin faptul că *"În spațiul comunitar, unde România dorește să devină membru pe criterii de compatibilitate și interoperabilitate, nu există taxe pentru circulația pe drumurile naționale, ci numai pe autostrăzi."* Drept urmare, se propune abrogarea acestui act normativ *"pentru a fi în concordanță cu prevederile legislative comunitare în domeniu"*.

## II. Observații și propuneri

1. Referitor la argumentele din *Expunerea de motive*, care ar trebui să fundamenteze măsura abrogării *Ordonanței Guvernului nr. 15/2002*, precizăm că, potrivit art. 69-70 din *Acordul European* instituind o asociere între România, pe de o parte, Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de altă parte, ratificat prin *Legea nr.20/1993*, țara noastră s-a angajat să-și compatibilizeze legislația cu cea a Uniunii Europene. Subliniem faptul că transportul este unul dintre domeniile expres menționate de art. 70 din *Acord*.

De asemenea, precizăm că actul comunitar relevant pentru aspectele reglementate de *Ordonanța Guvernului nr. 15/2002* este *Directiva 1999/62/CE privind aplicarea taxelor pentru utilizarea anumitor infrastructuri de către vehicule grele*.

Art. 1 al Directivei, stabilind sfera de aplicare, distinge între următoarele categorii de taxe: taxele pe vehicul/impozitele (reglementate detaliat în capitolul II și în anexa I), taxele de trecere și tarifele de utilizare (reglementate detaliat în capitolul III și în anexa II).

Documentul de poziție pentru Capitolul 9 (Politica în domeniul transporturilor), încheiat în cadrul negocierilor pentru aderarea României la Uniunea Europeană, cuprinde angajamentele asumate de țara noastră referitor la *Directiva 1999/62/CE*, astfel:

- în ceea ce privește taxele pe vehicul/impozitele, România va atinge nivelul minim prevăzut de anexa I a Directivei potrivit următorului calendar: la 1 ianuarie 2007, nivelul taxei va atinge 60% din nivelul minim prevăzut în *Directivă*; la 1 ianuarie 2009, nivelul taxei va

atinge 80% din nivelul minim prevăzut în Directivă; la 1 ianuarie 2011, nivelul taxei va atinge nivelul minim prevăzut în Directivă. Reglementările naționale privind taxele pe vehicul se regăsesc în Titlul IX Capitolul IV al Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal.

- în ceea ce privește tarifele de utilizare, actul normativ care transpune prevederile relevante ale Directivei este Ordonanța Guvernului nr. 15/2002. Precizăm că, abia în anul 2008, tarifele naționale de utilizare vor avea valorile din anexa II a Directivei.

Având în vedere cele de mai sus, considerăm că promovarea inițiativei legislative ar reprezenta o încălcare a angajamentelor asumate de România în cursul procesului de negociere, conducând în mod inevitabil la redeschiderea capitolului 9 și reluarea negocierilor cu Uniunea Europeană.

**2. În ceea ce privește afirmația potrivit căreia *"în spațiul comunitar .... nu există taxe pentru circulația pe drumurile naționale, ci numai pe autostrăzi"* din cadrul *Expunerii de motive*, considerăm că aceasta nu este tocmai exactă dacă examinăm atent textul Directivei 1999/62/CE. Este adevărat că art. 7 par. (2) lit. a) prima frază din capitolul III - Taxe de trecere și tarife de utilizare - consacră regula potrivit căreia taxele de trecere și tarifele de utilizare se percep pentru *"autostrăzi sau alte șosele cu mai multe benzi având caracteristicile similare autostrăzilor ...."*. Însă, fraza a doua din art. 7 par. (2) lit. a) stipulează clar: ***"Totuși, într-un stat membru în care nu există o rețea generală de autostrăzi sau de șosele cu două benzi având caracteristici similare autostrăzilor, taxele de trecere și tarifele de utilizare se pot aplica pentru categoria de drumuri cu nivelul tehnic cel mai ridicat."*****

Cum România nu are o rețea generală de autostrăzi sau de drumuri cu două benzi (șosele separate) a fost acceptată aplicarea acestui tarif pe rețeaua de drumuri naționale.

Relevante pentru argumentația noastră sunt art. 2 lit. a), respectiv art. 7 par. 2 lit. b) din aceeași directivă.

Așadar, interpretarea coroborată a dispozițiilor Directivei 1999/62/CE impune o concluzie contrară afirmației citate din *Expunerea de motive*.

**3.** Tariful de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România s-a introdus, atât pentru vehiculele grele de marfă, cât și pentru autoturisme, întrucât necesarul de fonduri pentru realizarea infrastructurii

de transport rutier este insuficient, acesta neputând fi acoperit numai de la bugetul de stat.

În vederea diminuării impactului asupra utilizatorilor infrastructurii de transport rutier, aplicarea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România se face etapizat, până la 1 ianuarie 2008, conform anexelor 1 și 2 la Ordonanța Guvernului nr. 15/2002.

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

Construcția unei rețele de drumuri și autostrăzi la standarde occidentale este o cerință impusă de Uniunea Europeană și totodată reprezintă o obligație asumată de România pentru a cărei realizare sunt necesare fonduri importante, care, pe lângă finanțări externe și bugetare, sunt completate și cu sume din partea utilizatorilor infrastructurii rutiere.

În baza actului normativ de introducere a tarifului, au fost realizate prognoze pe perioade de până la 10 ani, privind încasările, posibilitatea de finanțare și execuția lucrărilor.

4. Referitor la afirmația inițiatorului din *Expunerea de motive* potrivit căreia taxa de drum se regăsește în prețul carburanților, precizăm că, începând cu anul 2003, a fost eliminată taxa pe carburant destinată Fondului Special al Drumurilor Publice, calculată din prețul la pompă al carburantului auto, astfel că, din prețul carburantului nu mai există o cotă care să constituie un fond al drumurilor naționale, așa cum este prevăzut pentru drumurile locale, potrivit Legii nr. 571/2003. Pentru drumurile locale au fost prevăzute sume importante din impozitul anual pe vehicule, în schimb pentru drumurile naționale nu se mai încasează nici un fel de sumă. În același context, în Ordonanța Guvernului nr. 3/2003 pentru modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 158/2001 privind regimul accizelor și pentru instituirea unor măsuri de îmbunătățire a colectării unor venituri bugetare, la art. 3 alin. (2) este menționat faptul că începând cu anul 2004 alocarea fondurilor pentru finanțarea drumurilor naționale se va stabili în cadrul procesului elaborării bugetului de stat.

5. Rovinieta nu este o taxă, ci un tarif, fundamentul economic constând în faptul că "*taxa de drum*" din carburant a fost eliminată din anul 2003. În conformitate cu prevederile art. 12 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 15/2002 "*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 contractate, ca urmare a obligațiilor asumate în cadrul contractelor de parteneriat public-privat în sectorul drumurilor naționale și autostrăzilor."*

Totodată, în conformitate cu prevederile art. 3 alin. (7) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome Administrația Națională a Drumurilor din România, cu modificările și completările ulterioare, "Veniturile rezultate din exploatarea bunurilor proprietate publică a statului, precum și tariful de utilizare a autostrăzilor și drumurilor naționale din România, în lei și în valută, constituie venit propriu al Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A."*

Potrivit prevederilor art. 11 din aceeași ordonanță, veniturile proprii se utilizează, în principal, pentru proiectarea, repararea, administrarea, întreținerea și exploatarea infrastructurii rutiere, precum și pentru rambursări de credite, plăți de dobânzi și de comisioane.

Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A. primește de la bugetul de stat sume reprezentând cheltuieli materiale potrivit contractului încheiat cu Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, respectiv sursele pentru reabilitarea drumurilor, transferuri pentru componenta locală aferentă derulării programelor și proiectelor cu finanțare internațională pentru dezvoltarea, modernizarea și construcția de autostrăzi și drumuri naționale, precum și fondurile necesare finanțării aranjamentelor asumate prin documentele de pregătire a aderării României la Uniunea Europeană, cheltuieli pentru investiții și rambursări de credite externe.

Ca urmare a promovării acestei reglementări, veniturile proprii ale Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A. se vor diminua, ceea ce va duce la creșterea presiunii asupra bugetului de stat pentru realizarea obiectivelor propuse.

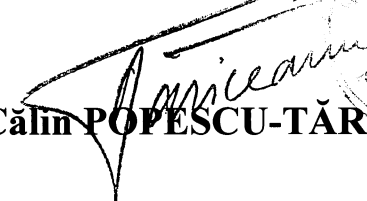
**6.** Din considerente de tehnică legislativă, având în vedere că prin propunerea legislativă se dorește abrogarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002, cu modificările și completările ulterioare, în cuprinsul acestei


inițiative legislative trebuia să se facă referire la Ordonanța Guvernului nr. 15/2002 privind introducerea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I nr. 82 din 1 februarie 2002, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 424/2002, cu modificările și completările ulterioare.

### **III. Punctul de vedere al Guvernului**

Având în vedere considerentele prezentate, **Guvernul nu susține adoptarea propunerii legislative.**

Cu stimă,

  
**Calin POPESCU-TĂRICEANU**



Domnului senator Nicolae VĂCĂROIU  
**Președintele Senatului**