



PRIM MINISTRU

Doamnă președinte,

În conformitate cu prevederile art. 111 alin. (1) din Constituție și în temeiul art. 25 lit. (b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul Administrativ, Guvernul României formulează următorul:

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă pentru modificarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.15/2002 privind introducerea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România*, inițiată de domnul senator PSD Alexandru-Răzvan Cuc împreună cu un grup de parlamentari PSD (**Bp.164/2021, L207/2021**)

I. Principalele reglementări

Inițiativa legislativă are ca obiect de reglementare completarea art. 1 din *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*, cu trei noi alineate, alin. (2⁷)-(2⁹), astfel încât pe perioada stării de asediu sau de urgență, plata rovinietei să se suspende, iar pe perioada stării de alertă valoarea acesteia să se reducă la jumătate.

II. Observații

1. Precizăm că *Ordonanța Guvernului nr. 15/2002* transpune în legislația națională 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*.

Directiva 1999/62/CE reglementează faptul că taxele de utilizare sunt proporționale cu durata utilizării infrastructurii și sunt valabile pentru o zi, o săptămână, o lună sau un an. Un stat membru poate decide să aplice numai rate anuale pentru vehiculele înmatriculate în statul membru, respectiv.

Statele membre pot aplica tarife reduse sau scutiri pentru:

- (a) vehiculele utilizate în scopuri de apărare națională sau civilă, prin 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 și nu prevede posibilitatea suspendării aplicării tarifului de utilizare sau a verificării acestuia, reducerea cu 50% a tarifului de utilizare datorat și prelungirea valabilității acestuia, sau prelungirea valabilității tarifului de trecere.

În acest sens, precizăm că nu deținem informații conform cărora astfel de măsuri, sau măsuri similare, să fi condus în statele membre ale Uniunii Europene la modificarea legislației ce reglementează aplicarea tarifelor de utilizare și a tarifelor de trecere pe elementele infrastructurii rutiere.

Astfel, *Ordonanța Guvernului nr. 15/2002* reglementează următoarele aspecte:

- tariful de utilizare poate fi achitat pentru vehiculele înmatriculate în România sau în alte state, fără discriminare în funcție de țara de înmatriculare, de naționalitatea sau domiciliul utilizatorului, pentru perioade de: 1 zi (cu excepția autoturismelor și a vehiculelor de transport marfă cu masă totală maximă autorizată mai mică sau egală cu 3,5 tone), 7

zile, 30 de zile, 90 de zile - perioada introdusă la solicitarea organizațiilor patronale ale operatorilor de transport din România și 12 luni (fără ca această perioadă de utilizare să fie impusă pentru vehiculele înmatriculate în România).

Precizăm că veniturile C.N.A.I.R. - S.A¹. din rovinietă în anul 2020, în condițiile instituirii de stării de urgență și a stării de alertă, a prelungirii acesteia, a restricțiilor de circulație instituite etc., s-au diminuat cu numai 2,2% față de anul 2019.

- categoriile de vehicule exceptate, strict în conformitate cu cele pentru care directiva stabilește posibilitatea de aplicare a tarifelor reduse sau a scutirilor.

De asemenea, menționăm că parcul auto din România înregistrează peste 8,5 milioane vehicule (incluzând aici și vehiculele exceptate), la acestea adăugându-se vehiculele utilizatorilor străini care folosesc zilnic rețeaua de drumuri naționale din România (în trafic transfrontalier/de tranzit etc.), fapt ce face ca activitățile administrative stabilite în sarcina C.N.A.I.R. - S.A. prin această inițiativă să fie imposibil de îndeplinit.

Totodată, tariful de utilizare se aplică pentru întreaga rețea de drumuri naționale din România, cu excepția sectoarelor de drum național aflate în intravilanul municipiilor între indicatoarele de intrare/ieșire în/din acestea și nu în funcție de eventuale localități și/sau zone geografice pe raza teritorial - administrativă a cărora pot fi instituite, temporar, în variate intervale orare ale zilei, orice fel de restricții de circulație.

Prevederile privind interzicerea circulației rutiere în anumite intervale orare, în anumite localități, au fost supuse unor excepții cu largă aplicabilitate, cum ar fi:

- deplasarea în interes profesional, inclusiv între locuință/gospodărie și locul/locurile de desfășurare a activității profesionale și înapoi;
- deplasarea pentru asistență medicală care nu poate fi amânată și nici realizată de la distanță, precum și pentru achiziționarea de medicamente;
- deplasări în afara localităților ale persoanelor care sunt în tranzit sau efectuează călătorii al căror interval orar se suprapune cu perioada interdicției, cum ar fi cele efectuate cu avionul, trenul, autocare sau alte mijloace de transport de persoane, și care poate fi dovedit prin bilet sau orice altă modalitate de achitare a călătoriei;

¹ Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A

- deplasarea din motive justificate, precum îngrijirea/însoțirea copilului, asistența persoanelor vârstnice, bolnave sau cu dizabilități ori decesul unui membru de familie.

Tariful de utilizare în România înregistrează un nivel mult mai scăzut decât în alte state membre care aplică principiul tarifării în funcție de perioadă (ex. 28 Euro/an în România pentru autoturisme pentru utilizarea a cca. 17.000 km de drum național, față de cca. 50 Euro/an în Bulgaria și cca. 150 Euro/an în Ungaria pentru utilizarea unei rețele a cărei lungime este mult inferioară).

Tariful anual de utilizare în România se situează încă la nivelul aplicat în anul 2010, în condițiile în care Directiva prevede că *„sumele în euro prevăzute în Anexa II (valorile maxime în euro ale taxelor de utilizare, inclusiv costurile administrative), sunt revizuite la fiecare doi ani, începând cu data de 1 ianuarie 2013, pentru a ține seama de modificările la nivelul UE al indicelui armonizat al prețurilor de consum, excluzând energia și produsele alimentare neprelucrate (astfel cum este publicat de Comisie (Eurostat))”*.

De asemenea, considerăm că această măsură va conduce la diminuarea veniturilor proprii ale C.N.A.I.R. - S.A., venituri care potrivit legii se utilizează pentru întreținerea, reparația, modernizarea și construcția rețelei de drumuri de interes național și a podurilor în cauză, cu efect direct asupra capacității de transport rutier și a siguranței în circulație, inclusiv în cazul beneficiarilor acestei măsuri.

Astfel, apreciem că aplicarea prevederilor inițiativei legislative ar conduce și la un impact negativ asupra bugetului consolidat.

În acest context, menționăm că Guvernul are obligația de a conduce politica fiscal-bugetară în mod prudent pentru a gestiona resursele, obligațiile bugetare și riscurile fiscale, iar adoptarea inițiativei legislative ar influența negativ ținta de deficit bugetar asumată în anul 2021 de 7% din PIB, stabilitatea macroeconomică și ratingul de țară în relația cu organismele financiare internaționale.

2. Semnalăm că titlul inițiativei legislative face referire în mod eronat la *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 15/2002*, în fapt măsurile privind *Ordonanța Guvernului nr. 15/2002*.

De asemenea, apreciem că *Expunerea de motive* are un caracter

sumar, soluțiile normative propuse nefiind fundamentate temeinic.

Semnalăm faptul că aceste aspecte au fost sancționate de *Curtea Constituțională* în jurisprudența sa², în raport cu aceleași exigențe de claritate, predictibilitate a legii și securitate a raporturilor juridice impuse de art. 1 alin. (5) din *Constituția României, republicată*, cu invocarea deopotrivă a normelor de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative.

III. Punctul de vedere al Guvernului

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

Cu stimă,

Florin-Vasile CÎȚU
PRIM-MINISTRU

Doamnei senator Anca Dana DRAGU
Președintele Senatului

² Astfel, de exemplu, prin Decizia nr. 710/2009 referitoare la obiecția de neconstituționalitate a Legii pentru modificarea și completarea Legii nr. 188/1999 privind Statutul funcționarilor publici, Curtea Constituțională a reținut că „ În expunerea de motive nu se regăsește motivarea asupra niciuneia dintre soluțiile preconizate, ceea ce este contrar prevederilor constituționale și legale mai sus indicate”. [ale art. 29-31 din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative (referitoare la motivarea proiectelor de acte normative, sub aspectul instrumentelor de prezentare și motivare, precum și al cuprinsului și redactării motivării) și, desigur, ale art. 1 alin. (5) din Legea fundamentală“(...)] ”.