

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1.

Titlul proiectului de act normativ

Ordonanța de Urgență a Guvernului 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

Secțiunea 2.

Motivele emiterii actului normativ

1.Descrierea situației actuale	<p>Tariful de utilizare a rețelei 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, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>Modificarea și completarea prevederilor acestui act normativ se justifică, întrucât:</p> <p>1. Ordonanța Guvernului nr. 15/2002 prevede că emiterea rovinietei, inclusiv plata tarifului de utilizare, se realizează prin intermediul Sistemului Informatic de Emitere, Gestione, Monitorizare și Control al Rovinietei - SIEGMCR. Această prevedere limitează posibilitatea de achitare a tarifului prin intermediul unor mijloace de plată care nu sunt parte a SIEGMCR, și care pot fi puse la dispoziție de către distribuitori.</p> <p>2. Acest act normativ conține, în forma actuală, pe lângă rovinietă - definită ca o înregistrare în format electronic în baza de date a SIEGMCR și referiri la rovinietă veche, rovinietă matcă-cupon care nu se mai eliberează începând cu data de 01.10.2010, la documentele emise în cazul eliberării acesteia, precum și a celor ce trebuie prezentate pentru verificarea valabilității. Aceste prevederi creează, în momentul de față, confuzie atât în rândul utilizatorilor, cât și a unora din reprezentanții instituțiilor abilitate să verifice valabilitatea achitării tarifului de utilizare, aceștia din urmă solicitând în timpul controlului prezentarea de către utilizatori și a documentelor care atestă plata acestui tarif, deși rovinietă electronică trebuie verificată numai prin interogarea bazei de date a SIEGMCR</p> <p>3. Exceptarea de la obligativitatea de a achita tariful de utilizare, în cazul transportului public de persoane prin servicii regulate pe raza administrativ – teritorială a unei singure localități, creează dificultăți datorită numeroaselor solicitări abuzive ale societăților de transport persoane de a le fi scutite vehiculele deținute, utilizate pe raza a mai multe localități, a unor asociații intercomunitare, și implicit pe anumite sectoare de drum național ce fac legătura între localitățile componente.</p> <p>4. În același timp, nu sunt exceptate de la obligația de achitare a tarifului de utilizare vehiculele folosite exclusiv pentru transporturi în interesul NATO sau al Parteneriatului pentru Pace (vehicule exceptate prin acte normative speciale), cele deținute de Administrația Națională a Penitenciarelor și subunitățile subordonate acesteia, precum și de alte instituții cu rol important în funcționarea statului (Serviciul Român de Informații, Serviciul de Telecomunicații Speciale, Serviciul de Protecție și Pază), sau cu rol de control al traficului rutier (Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier).</p>
--------------------------------	--

5. Datele privind contravenienții utilizatori români, respectiv numele, prenumele și codul numeric personal sau, după caz, denumirea și codul unic de identificare al acestora, precum și informațiile privind domiciliul sau sediul acestora, sunt obținute de la Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Administrației și Internelor. Întrucât unele dintre aceste informații sunt incomplete/neactualizate, deoarece:

- datele mai sus menționate nu au fost introduse complet/corect în baza de date a DRPCIV, conform documentelor;

- datele privind utilizatorii/ deținătorii, returnate de DRPCIV, nu sunt actualizate în cazul în care aceștia își schimbă adresa de domiciliu sau a sediului (deținătorii nu se prezintă pentru efectuarea modificărilor necesare în certificatul de înmatriculare), s-a ajuns la emiterea eronată a unui număr important de procese-verbale de constatare a contravenției.

6. Ordonanța Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier a prevăzut schimbarea modului de control a achitării tarifului de utilizare – din punct de vedere al instituțiilor abilitate să efectueze acest control, în condițiile în care SIEGMCR este deținut, administrat, întreținut și operat, în integralitate, de către C.N.A.D.N.R. – S.A., instituție prin grija căreia sistemul urmează a fi extins și dezvoltat.

7. Directiva 2011/76/UE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de transport marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri prevede o aplicare procentuală a tarifelor de utilizare în cazul vehiculelor de transport marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone. (tariful lunar – maximum 10% din tariful anual; tariful săptămânal – maximum 5% din tariful anual; tariful zilnic de 11 Euro și maximum 2% din tariful anual). În aceste condiții este necesară actualizarea unora din tarife intermediare de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, până cel târziu la data de 16 octombrie 2013. Este necesară totodată și majorarea unora din tarifele anuale, astfel încât, pastrand rapoartele mai sus menționate, tariful zilnic să fie de 11 Euro, precum și majorarea tarifelor anuale în cazul autovehiculelor și a vehiculelor de transport marfă cu masa totală mai mică de 3,5 tone.

8. Directiva 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de transport marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri prevede pentru acestea ca perioadele de utilizare sunt de o zi, 7 zile, 30 de zile și 12 luni.

Totodată, având în vedere unele aspecte legate de:

- lipsa prevederilor privind modul de reglementare și de aprobare a tarifelor de trecere și a celor de concesiune, precum și de stabilire a sectoarelor de drumuri naționale pentru utilizarea cărora aceste tarife se vor aplica;

- întocmirea, în lipsa contravenientului, a unora din procesele-verbale de constatare a contravenției – PVCC;

- comunicarea dificilă a unor PVCC datorită unor date incorecte/neactualizate, în cazul utilizatorilor români;

- semnătura olografă sau electronică a PVCC, este necesară și reglementarea acestora

întrucât aceste elemente vizează interesul public a căror reglementare nu poate fi amânată, considerăm că este necesară aprobarea Ordonanței de Urgență a

	Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanța Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, în forma supusă avizării.
2.Schimbări preconizate	<p>Odată cu realizarea modificărilor și completărilor propuse a fi aduse 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,</p> <ul style="list-style-type: none"> - va fi extinsă posibilitatea de achitare a tarifului și prin intermediul unor mijloace de plată, care nu sunt parte a SIEGMCR, și care vor fi puse la dispoziție de către distribuitori; - vor fi clarificate aspectele legate de rețeaua de drumuri naționale pentru utilizarea căreia se achită tariful de utilizare având în vedere ca sectoarele de drumuri naționale aflate în interiorul resedintelor de județ și a municipiilor nu se afla în administrarea CNADNR SA, precum și de faptul că, în cazul drumurilor naționale concesionate altor entități, altele decât CNADNR SA, eventualele tarife de concesiune percepute se vor face venit la dispoziția acestora; - vor fi clarificate aspectele legate de valabilitatea rovinietei – ca înregistrare în format electronic, precum și de emiterea și în special controlul acesteia - numai prin intermediul SIEGMCR, nu și prin verificarea documentelor emise de distribuitori la încasarea tarifului de utilizare; - vor fi corectate unele neconcordanțe privind textul (ex. prevederea actuală privind aplicarea tarifului de utilizare în funcție de clasa de emisii poluante); - va fi introdus cadrul legal și procedura de stabilire și aprobare a tarifelor de trecere și a celor de concesiune pe drumurile de interes național, care vor fi stabilite - prin ordin al ministrului delegat pentru proiecte de infrastructură de interes național și investiții străine, precum și cea de stabilire a sectoarelor de drum național pe care se vor aplica acesta – prin hotărâre a Guvernului; - va fi eliminată posibilitatea de exceptare a vehiculelor utilizate exclusiv în transportul public local de persoane pe raza teritorial – administrativă a unei localități; - va fi prevăzută posibilitatea de exceptare în cazul vehiculelor folosite exclusiv pentru transporturi în interesul NATO sau al Parteneriatului pentru Pace, cele deținute de Administrația Națională a Penitenciarelor și subunitățile subordonate acesteia, Serviciul Român de Informații, Serviciul de Telecomunicații Speciale, Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier. - va fi actualizat nivelul tarifelor de utilizare, intermediare, în cazul vehiculelor de transport marfă cu masă totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, conform procentelor recomandate de Directiva 2011/76/UE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de transport marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri (tariful lunar – maximum 10% din tariful anual; tariful săptămânal – maximum 5% din tariful anual; tariful zilnic de 11 Euro și maximum 2% din tariful anual) și va fi diminuat nivelul tarifului cu valabilitate de 12 luni, aplicat în cazul vehiculelor cu masă totală maximă autorizată mai mare de 12,0 t, cu minimum 4 axe (inclusiv); - va fi majorat nivelul tarifelor aplicate în cazul autovehiculelor și a vehiculelor cu masă totală maximă autorizată mai mică sau egală cu 3,5 t, în cazul acestora tarifele înregistrând cele mai mici valori din Uniunea Europeană; - va fi introdusă posibilitatea de achitare a tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România pentru o perioadă de 10 zile, numai pentru autoturisme și pentru vehiculele de transport marfă cu masă totală maximă autorizată mai mică sau egală cu 3,5 tone, vehicule care nu intra sub incidența

	<p>Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de transport marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri;</p> <ul style="list-style-type: none"> - va fi eliminata posibilitatea de achitare a tarifului pentru perioada de 90 zile, perioada ce nu este prevazuta de Directiva 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de transport marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri; - va fi asigurată extinderea ariei instituțiilor care pot furniza informații privind deținătorii vehiculelor înmatriculate în România; - va fi clarificată posibilitatea de semnare a PVCC atât olograf, cât și prin semnătură electronică extinsă, bazată pe un certificat calificat și generată prin intermediul unui dispozitiv securizat de creare a semnăturii, conform prevederilor Legii nr. 455/ 2001 privind semnatura electronică; - va fi eliminată prevederea privind utilizarea pentru controlul rovinietei a unor mijloace tehnice omologate, întrucât conform Biroului Român de Metrologie Legală, aceste mijloace tehnice – camere video cu ANPR (sistem de recunoaștere automată a numărului de înmatriculare), mobile și fixe, dispozitivele GPS care certifică poziția sau cele care certifică data, ora și minutul în care a fost făcută o fotografie nu se supun controlului metrologic legal; - va fi prevazuta, in cazul emiterii rovinietei pentru un numar de inmatriculare eronat, posibilitatea de mentinere a valabilitatii rovinietei si de corectie a numarului de inmatriculare in baza de date a SIEGMCR, - vor fi clarificate aspectele legate de instituțiile cu drept de control al valabilității rovinietei și a mijloacele de control ce pot fi utilizate de fiecare institutie in parte, cu mentiunea ca verificarea prin intermediul sistemelor de camere video – care se face fara oprirea vehiculelor, nu poate fi realizata si in cazul utilizatorilor straini datorita imposibilitatii/ dificultatii de identificare ulterioara a contravenientului (conducatorul auto al vehiculului); - va fi reglementat ca, prin exceptie de la prevederile OG nr.2/2001, ca sumele provenite din amenzile aplicate pentru circulatia fara rovinieta valabila se fac venit integral la bugetul de stat; -va fi reglementat faptul ca numai in cazul utilizatorilor romani se aplica derogarea de la art. 32 alin.(1) din OG nr.2/2001 care permite acestora depunerea plangerilor impotriva proceselor verbale de constatare a contraventiei la judecatoria in a carei circumscriptie domiciliaza sau isi au sediul, nu si in cazul utilizatorilor straini, in cazul acestora urmand a respecta procedura stabilita prin OG nr.2/ 2001, respectiv depunerea plangerii la judecatoria in a carei circumscriptie a fost savarsita contraventia. - vor fi eliminate prevederile privind sanctiunile aplicabile in cazul falsificarii rovinietei, intrucat acestea sunt fapte incriminate de Codul penal.
3.Alte informații	<p>În ceea ce privește propunerea de modificare a art. 10¹ din prezentul proiect de act normativ, menționăm că vor fi întocmite demersurile necesare obținerii avizului Consiliului Superior al Magistraturii.</p>

Secțiunea 3.

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1.Impactul macroeconomic	<p>Întărirea actului de control și crearea de facilități de plată va conduce la desfășurarea transporturilor rutiere de mărfuri și de persoane cu respectarea principiilor liberei concurențe, garantarea accesului liber și nediscriminatoriu la piața transportului rutier.</p> <p>Facilitățile de plată nou introduse și întărirea controlului vor reduce numărul utilizatorilor care circulă pe rețeaua de drumuri publice fără plata tarifelor datorate, vor asigura creșterea sumelor încasate, fapt ce va conduce, în final, la</p>
--------------------------	--

	<p>reducerea necesarului de fonduri provenind de la bugetul statului pentru finanțarea lucrărilor de construcție, modernizare, întreținere și reparație a drumurilor naționale.</p> <p>Asigurarea unei încasări corecte a veniturilor provenite din tariful de utilizare va conduce pe termen mediu și lung la scăderea cheltuielilor de exploatare a parcului auto aparținând operatorilor/întreprinderilor de transport rutier precum și celorlalte categorii de utilizatori, la creșterea competitivității și concurenței între operatorii de transport și implicit la reducerea cheltuielilor acestora, fapt ce va contribui la creșterea de ansamblu a economiei.</p>
2.Impactul asupra mediului de afaceri	<p>Facilitățile de plată și întărirea activității de control asupra legalității desfășurării transporturilor rutiere, vor contribui la:</p> <ul style="list-style-type: none"> - reducerea timpilor de încasare a tarifului de utilizare; - însănătoșirea mediului de afaceri în domeniul transporturilor rutiere de mărfuri și persoane; - asigurarea unui mediu concurențial corect, prin reducerea concurenței nelocale datorată operatorilor economici/întreprinderi în domeniul transporturilor rutiere, care nu achită tariful de utilizare pentru vehiculele deținute.
3.Impactul social	Reducerea numărului PVCC eliberate eronat - datorită unor informații incorecte privind deținătorii, va reduce numărul celor contestate în instanțele de judecată.
4.Impactul asupra mediului	Nu există impact negativ asupra mediului.
5.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)

- mii lei -						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media 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 si 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	-	-	-	-	-	-
Alte informații	Nu au fost identificate.					

Secțiunea 5.

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ	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	Prezentul proiect de act normativ transpune prevederile art. 7a din 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, numai în ceea ce privește tarifarea utilizării infrastructurii de transport rutier
3. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor ce transpun prevederile 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 6.

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 supus dezbaterilor Comisiei de Dialog Social și a fost afișat pe site-ul Departamentului pentru Proiecte de Infrastructură și Investiții Străine.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	
3.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.
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 necesita avizul Consiliului Legislativ.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 7.

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.	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, cu modificările ulterioare.
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 8.
Măsuri 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	Nu au fost identificate.

Pentru considerentele de mai sus, am elaborat proiectul de Ordonanță de Urgență a Guvernului 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 în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem spre aprobare

**MINISTRUL DELEGAT PENTRU
PROIECTE DE INFRASTRUCTURĂ DE
INTERES NAȚIONAL ȘI INVESTIȚII
STRĂINE**

DAN – COMAN ȘOVA

**SECRETARUL GENERAL AL
GUVERNULUI**

ION MORARU

AVIZĂM FAVORABIL:

MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE

MIRCEA DUȘA

MINISTRUL AFACERILOR INTERNE

RADU STROE

MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE

TITUS CORLĂȚEAN

MINISTRUL TRANSPORTURILOR

RAMONA – NICOLE MĂNESCU

MINISTRUL SĂNĂTĂȚII

EUGEN GHEORGHE NICOLĂESCU

**DIRECTORUL SERVICIULUI
ROMÂN DE INFORMAȚII
AMBASADOR**

GEORGE CRISTIAN MAIOR

**DIRECTORUL SERVICIULUI
DE TELECOMUNICAȚII SPECIALE**

MARCEL OPRIȘ

**DIRECTORUL SERVICIULUI
DE PROTECȚIE ȘI PAZĂ**

LUCIAN – SILVAN PAHONȚU

**MINISTERUL PENTRU SOCIETATEA
INFORMAȚIONALĂ**

DAN NICA

**VICEPRIM – MINISTRU
MINISTRUL FINANȚELOR PUBLICE**

DANIEL CHIȚOIU

MINISTRU DELEGAT PENTRU BUGET

LIVIU VOINEA

MINISTRUL JUSTIȚIEI

ROBERT – MARIUS CAZANCIUC