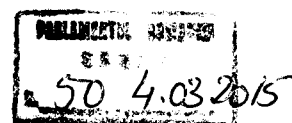


246  
19.02.2015



GVERNUL 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 completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor*, inițiată de domnul deputat PSD Liviu Harbuz împreună cu un grup de parlamentari PSD, UNPR și PC-PLR (**Bp. 575/2014**).

### **I. Principalele reglementări**

Propunerea legislativă are ca obiect de reglementare completarea *Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, cu un nou articol, art. 41<sup>1</sup>, potrivit căruia administratorii drumurilor de interes județean sau local, vor stabili un tarif de utilizare a drumurilor, în conformitate cu art. 41 alin. (14) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, pentru transporturile cu masa maximă admisă mai mare de 20 de tone.

De asemenea, se instituie obligația ca administratorii autostrăzilor, drumurilor expres și drumurilor naționale, cu cel puțin două benzi pe sens, să facă toate demersurile pentru dotarea acestora cu separatoare de sens, în termen de un an de intrarea în vigoare a prezentei modificări legislative, încălcarea acestor prevederi constituind contravenție, urmând a fi sancționată cu amendă de la 20.000 lei la 25.000 lei.

## II. Observații

1. Semnalăm că propunerea inițiatorilor de a introduce un nou articol, respectiv art. 41<sup>1</sup>, este eronată, întrucât Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 cuprinde deja art. 41<sup>1</sup>, acest articol fiind introdus prin *Ordonanța Guvernului nr. 7/2010 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997, cu modificările și completările ulterioare*.

2. Referitor la soluția preconizată la **art. I** din propunerea legislativă, vizând stabilirea unui tarif pentru transporturile cu masa maximă admisă mai mare de 20 tone efectuate pe drumurile de interes județean/local, tarif ce ar urma să fie stabilit de către administratorii acestora în conformitate cu prevederile art. 41 alin. (14) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, precizăm următoarele:

Masele și dimensiunile maxime admise în circulație pe rețeaua de drumuri publice din România sunt cele prevăzute în Anexele nr. 2 și 3 ale Ordonanței Guvernului nr. 43/1997.

Acest act normativ transpune în legislația națională prevederile *Directivei 95/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional*.

Conform Capitolului 6 „Politica în domeniul transporturilor” al *Tratatului din 25 aprilie 2005 privind aderarea Republicii Bulgaria și a României la Uniunea Europeană, semnat de România la Luxemburg*<sup>1</sup>, începând de la data aderării, toate vehiculele aflate în trafic internațional care respectă valorile-limită ale Directivei 96/53/CE sunt supuse numai unor tarife suplimentare temporare pentru utilizarea rețelei secundare românești de transporturi rutiere în cazul în care depășesc limitele naționale privind masa pe axă. Aceste vehicule nu pot fi supuse unor asemenea tarife suplimentare temporare pentru utilizarea rețelei secundare românești de transporturi rutiere în cazul în care depășesc limitele naționale în raport cu dimensiunea sau masa totală a vehiculului.

Totodată, a fost reglementată interdicția privind efectuarea transportului cu vehicule rutiere (înmatriculate sau înregistrate în România sau în alte state)

---

<sup>1</sup> Ratificat de România prin *Legea nr. 157/2005 pentru ratificarea Tratatului dintre Regatul Belgiei, Republica Ceha, Regatul Danemarcei, Republica Federala Germania, Republica Estonia, Republica Elena, Regatul Spaniei, Republica Franța, Irlanda, Republica Italiană, Republica Cipru, Republica Letonia, Republica Lituania, Marele Ducat al Luxemburgului, Republica Ungara, Republica Malta, Regatul fiarilor de Jos, Republica Austria, Republica Polona, Republica Portugheză, Republica Slovenia, Republica Slovaca, Republica Finlanda, Regatul Suediei, Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord (state membre ale Uniunii Europene) și Republica Bulgaria și România privind aderarea Republicii Bulgaria și a României la Uniunea Europeană, semnat de România la Luxemburg la 25 aprilie 2005*

pe drumurile publice cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise prevăzute în anexele nr. 2 și 3, precum și posibilitatea, prin excepție de la această interdicție, de a se efectua anumite transporturi cu depășirea maselor admise, „numai în baza autorizației speciale de transport” (AST), eliberată de administratorul drumului pe care se efectuează transportul, în condițiile stabilite prin ordin comun al ministrului transporturilor și al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice (art. 41 alin. (1)-(3)).

AST prin care sunt stabilite de către administratorul drumului traseul ce urmează a fi parcurs și tarifele datorate, este documentul ce permite efectuarea unor transporturi cu vehicule cu depășiri ale maselor admise, cu îndeplinirea cerințelor prevăzute la alin. (4)-(6) și alin. (17)-(22) ale art. 41 din Ordonanță și în condițiile stabilite de administratorul drumului, iar pentru astfel de transporturi cu AST „se aplică tarife suplimentare de utilizare a drumurilor”, tarife ce „constituie venituri proprii ale administratorului drumului care a emis AST, pentru finanțarea lucrărilor de administrare, exploatare, întreținere, consolidare, reparații și modernizare a drumurilor aflate în administrarea sa” (art. 41 alin. (13)).

Aceste tarife suplimentare vizate la art. 41 alin. (14) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 – la care se face trimitere la art. I din propunerea legislativă – se stabilesc către administratorii drumurilor publice și se aprobă prin:

- ordin al autorității publice centrale de resort pentru drumurile de interes național (aflate în domeniul public al statului) – art. 41 alin. (14) lit. a);
- hotărâre a consiliilor județene, cu avizul autorității menționate – în cazul drumurilor de interes județean – și, respectiv, prin hotărâre a consiliilor locale (cu avizul consiliului județean) sau a Consiliului General al Municipiului București, în cazul drumurilor de interes local.

Precizăm că, potrivit Ordonanței Guvernului nr. 43/1997, efectuarea transporturilor speciale menționate anterior (cu depășirea maselor admise) cu nerespectarea condițiilor înscrise în AST ori fără AST se sancționează cu amendă contravențională potrivit art. 61 alin. (1) lit. c) din același act normativ (art. 41 alin. (1) și (8)).

Totodată, potrivit art. 61<sup>1</sup> din același act normativ, „Pentru încălcarea prevederilor art. 41 contravenientul va achita, pe lângă amenda contravențională și contravaloarea tarifelor prevăzute la art. 41 alin. (13) (...)”.

Așadar, în Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 se regăsesc reglementate atât masele maxime admise pe drumurile publice – indiferent dacă sunt de interes național ori județean/local – cât și interdicția de a efectua transporturi pe drumurile publice cu depășirea maselor maxime respective, precum și posibilitatea efectuării unor transporturi speciale, cu depășirea maselor admise

de lege, pentru care administratorii drumurilor – prin autoritățile publice centrale/locale, după caz – eliberează AST și stabilesc/aprobă, în condițiile legii, tarifele datorate.

Având în vedere cele menționate, introducerea unor tarife de utilizare a drumurilor de interes județean sau local, pentru vehicule cu masa totală mai mare de 20 tone ar contraveni grav prevederilor Directivei 96/53/CE și ale Tratatului de aderare a României la Uniunea Europeană. Cu această ocazie menționăm că o eventuală diferențiere a tarifelor aplicate vehiculelor aflate în trafic intern față de cele aflate în trafic internațional ar constitui o discriminare și o încălcare a principiilor comunitare asumate prin aderarea României la Uniunea Europeană, privind asigurarea unui mediu concurențial corect în toate domeniile de activitate.

3. Semnalăm neclaritatea normei instituite la art. I din propunerea legislativă, vizând stabilirea tarifului preconizat pentru transporturile cu masă maximă mai mare de 20 tone pe drumurile publice de interes județean/local, tarif pe care administratorii acestora ar urma să-l stabilească/aprobe „în conformitate cu art. 41 alin. (14) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997”, care, însă, nu vizează un astfel de tarif, ci „tarifele suplimentare” datorate pentru transporturile speciale cu depășirea maselor admise, însoțite de AST și care se stabilesc de către administratorii drumurilor de interes național, județean, local, în condițiile Ordonanței.

De altfel, în contextul măsurilor preconizate, vizând drumurile de interes județean/local, învederăm că – în acord cu art. 120 din Constituție – potrivit art. 27 din *Legea administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, „În scopul asigurării autonomiei locale, autoritățile administrației publice locale au dreptul să instituie și să perceapă impozite și taxe locale (...), în condițiile legii”.

4. Amintim că, prin lacunele, lipsa de claritate și precizie a normelor preconizate, care generează confuzii în interpretarea/aplicarea acestora, se pot crea inclusiv premisele unor vicii de neconstituționalitate prin raportare la art. 1 alin. (5) din Constituție privind *principiul legalității*. În acest sens, menționăm că, principiul legalității presupune existența unor norme de drept intern suficient de accesibile, precise și previzibile în aplicarea lor, astfel cum reiese și din jurisprudența constantă a *Curții Europene a Drepturilor Omului* (Hotărârea din 5 ianuarie 2000 în Cauza Beyeler contra Italiei, Hotărârea din 23 noiembrie 2000 în Cauza Ex-Regele Greciei și alții contra Greciei, Hotărârea din 8 iulie 2008 în Cauza Fener Rum Patrikligi contra Turciei).

5. Prevederea conform căreia administratorii autostrăzilor, drumurilor expres și drumurilor naționale, cu cel puțin două benzi pe sens, sunt obligați să

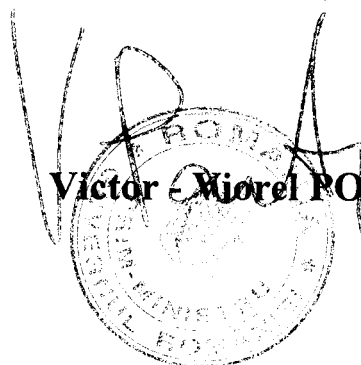
doteze aceste drumuri cu separatoare de sens, în termen de un an de la data intrării în vigoare a acestei legi, nu este fundamentată economic, având în vedere că în momentul de față nu există o estimare a fondurilor necesare pentru realizarea acestui obiectiv.

De asemenea, montarea separatoarelor de sens se poate face în funcție de elementele geometrice ale drumului, în urma auditului și inspecțiilor realizate în conformitate cu prevederile *Legii nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată, cu modificările și completările ulterioare*.

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

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

Cu stimă,

  
**Victor Nădăreț PONTA**

**Domnului senator Călin-Constantin-Anton Popescu-Tăriceanu**  
**Președintele Senatului**