

NORME din 5 iunie 2008

privind principiile pentru alocarea costurilor și calculul tarifelor de trecere, a tarifelor medii ponderate și a tarifelor de concesiune

Art. 1

Prezentele norme stabilesc principiile pentru recuperarea costurilor și calculul tarifelor de trecere, a tarifelor de trecere medii ponderate și a tarifelor de concesiune pentru utilizarea unor sectoare ale rețelei de drumuri naționale din România sau a unor poduri, tuneluri ori trecători de munte situate pe rețeaua de drumuri naționale din România.

Art. 2

În cazul în care se prevede aplicarea mai multor regimuri de tarifare pe rețeaua de drumuri naționale din România, se vor stabili exact partea sau părțile din rețea care urmează a fi supuse unui anumit regim de tarifare, precum și sistemul care se folosește pentru a clasifica vehiculele în scopul diferențierii tarifelor de trecere, tarifelor de trecere medii ponderate și tarifelor de concesiune.

Art. 3

(1) La introducerea tarifului de trecere, a tarifelor de trecere medii ponderate și a tarifelor de concesiune se vor stabili categoriile de vehicule pentru care se aplică acestea.

(2) Încadrarea vehiculelor în funcție de clasa de degradare a infrastructurii pe care se aplică tariful este prevăzută în anexa nr. 1a).

Art. 4

În cazul aplicării de politici diferite privind recuperarea costurilor pe sectoare diferite ale rețelei de drumuri naționale din România, calculul costurilor se va realiza separat pentru fiecare sector, definit în mod distinct.

Art. 5

Costurile ce pot fi recuperate prin aplicarea tarifelor de trecere, a tarifelor de trecere medii ponderate și a tarifelor de concesiune sunt:

- a) costurile infrastructurii, ce includ costurile de investiție, costurile de întreținere anuală și costurile de reparații structurale;
- b) costurile de operare, gestionare și taxare.

Art. 6

(1) Costurile de investiție includ:



- a) costurile de construcție, inclusiv costurile financiare;
- b) costurile de dezvoltare a infrastructurii;
- c) rentabilitatea capitalului investit sau marja de profit, dacă este cazul;
- d) costurile de achiziție a terenului;
- e) costurile privind planificarea, proiectarea, supervizarea contractelor de construcții și managementul de proiect, ale investigațiilor arheologice și geologice;
- f) alte costuri neprevăzute, în condițiile în care acestea sunt justificate.

(2) Recuperarea costurilor de construcție are la bază fie durata de viață proiectată a infrastructurii, fie o perioadă adecvată de amortizare, mai mare de 20 de ani.

(3) Perioada de amortizare va fi considerată adecvată ținându-se cont de condițiile de finanțare stabilite, inclusiv prin contractele de concesiune.

(4) Recuperarea costurilor, fără a modifica calculul costurilor de investiție, poate:

- a) prevedea indexarea tarifului de trecere pe parcursul perioadei de amortizare;
- b) fi distribuită uniform pe întreaga perioadă de amortizare sau poate fi concentrată asupra primilor ani, ai ultimilor ani ori asupra anilor intermediari, cu condiția ca repartizarea să fie transparentă.

(5) Costurile de investiție pentru infrastructura existentă au la bază sumele efectiv achitate, iar cele ce vor fi atrase vor avea la bază estimări justificate.

(6) Investițiile publice se pot realiza pe baza împrumuturilor financiare. Rata dobânzii care urmează să se aplice costurilor de investiție pentru infrastructura existentă reprezintă rata aplicată împrumuturilor de stat pe perioada respectivă.

(7) Partea din costuri ce va fi recuperată se stabilește luându-se în considerare traficul care urmează să fie preluat de infrastructura pe care se aplică tariful și costurile aferente.

(8) Kilometrii/vehicul parcurși de vehiculele cu masă totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone vor fi ajustați în acest sens pe baza coeficienților de echivalență prevăzuți în anexa nr. 1b).

(9) Rentabilitatea capitalului sau a marjei de profit poate varia pentru a stimula o terță parte contractantă în ceea ce privește cerințele referitoare la calitatea serviciilor furnizate. Rentabilitatea capitalului poate fi evaluată folosindu-se indicatori economici, cum ar fi rata internă a rentabilității investiției sau costul mediu ponderat al capitalului.

Art. 7

(1) Pentru a garanta că nivelul funcționalității operaționale a infrastructurii pe care se aplică tariful se menține în timp, costurile de întreținere anuale și costurile pentru reparații structurale includ și:

- a) costurile anuale de întreținere a infrastructurii supuse tarifării;



b) costurile periodice legate de repararea, consolidarea și execuția straturilor noi de îmbrăcăminte rutieră.

(2) Costurile prevăzute la alin. (1) sunt repartizate între toate vehiculele pentru care se aplică tarifele, pe baza distribuției kilometrilor/vehicul reali și prognozați, ajustate pe baza coeficienților de echivalență prevăzuți în anexa nr. 1b).

Art. 8

(1) Costurile de operare, gestionare și tarifare includ toate costurile atrase de operatorul infrastructurii, care nu sunt reglementate la art. 6 și 7 și care sunt legate de punerea în aplicare, exploatarea și gestionarea infrastructurii și a sistemului de tarifare și care includ în special:

- a) costuri de construire, amplasare și întreținere a cabinelor de taxare și a altor sisteme de taxare;
- b) costuri zilnice de exploatare, gestionare și punere în aplicare a sistemului de colectare a taxelor;
- c) redevențe și drepturi administrative legate de contractele de concesiune;
- d) costuri de gestionare, de administrare și de întreținere legate de exploatarea infrastructurii;
- e) rentabilitatea capitalului sau o marjă de profit ce reflectă gradul riscului transferat, dacă este cazul.

(2) Costurile prevăzute la alin. (1) trebuie repartizate în mod echitabil și transparent între toate categoriile de vehicule supuse tarifării.

Art. 9

Stabilirea tarifelor de trecere și a tarifelor de concesiune are la bază numărul de kilometri/vehicul, reali și prognozați, ajustați prin coeficienții de echivalență prevăzuți în anexa nr. 1b).

Art. 10

Anexele nr. 1a) și 1b) fac parte integrantă din prezentele norme.



ANEXA nr. 1a): Încadrarea vehiculelor în funcție de clasa de degradare a infrastructurii

CLASIFICAREA VEHICULELOR IN FUNCȚIE DE NUMĂRUL DE AXE	MASA TOTALĂ MAXIMĂ AUTORIZATĂ				Clasa de degradare
	Mai mare sau egală cu	Mai mică decât	Mai mare sau egală cu	Mai mică decât	
	- tone -	- tone -	- tone -	- tone -	
	Vehicule ale căror axe motoare au suspensie pneumatică sau echivalente		Alte sisteme de suspensie ale axelor motoare		
Autovehicule cu două axe	7,5	18	7,5	18	I
Autovehicule cu 3 axe	15	26	15	23	I
	-	-	23	26	II
Autovehicule cu 4 axe	23	29	23	27	I
	29	32	27	32	II
Autovehicule cu două axe + remorcă/semiremorcă cu o axă	7,5	28	7,5	28	I
Autovehicule cu două axe + remorcă/semiremorcă cu două axe	23	29	23	29	I
	29	33	29	33	II
	33	38	33	36	III
Autovehicule cu două axe + remorcă/semiremorcă cu 3 axe	36	40	36	38	II
	-	-	38	40	III
Autovehicule cu 3 axe + remorcă/semiremorcă cu două axe	36	40	36	38	II
	40	44	38	44	III
Autovehicule cu 3 axe + remorcă/semiremorcă cu 3 axe	36	40	36	38	I
	40	44	38	44	II

NOTĂ:

Toate vehiculele cu masa totală maximă autorizată sub 7,5 tone sunt încadrate în clasa de degradare 0.

ANEXA nr. 1^{b)}: Coeficienții de echivalență

Clasa de degradare ¹⁾	Coeficienți de echivalență		
	Reparații structurale	Investiții	Întreținere anuală
Clasa 0	1	1	1
Clasa I	1,96	1	1
Clasa II	3,47	1	1
Clasa III	5,72	1	1

¹⁾ Ase vedea anexa nr. 1a) pentru încadrarea vehiculelor în funcție de clasa de degradare a infrastructurii.

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 453 din data de 18 iunie 2008

