

EXPUNERE DE MOTIVE

Potrivit prevederilor art.69 și 70 din Acordul European care instituie o asociere între România, pe de o parte, și Comunitatea Europeană și statele membre ale acesteia, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 1 februarie 1993, ratificat prin Legea nr.20/1993, România s-a angajat să armonizeze legislația sa cu legislația Uniunii Europene în scopul asigurării unui cadru adecvat pentru integrarea în structurile acesteia.

Astfel, prin modificarea anexei nr.2 la OG nr.43/1997 privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare, România a preluat integral masele și dimensiunile admise prevăzute de Directiva 53/1996/CE, aceasta în condițiile în care infrastructura rutieră de transport se prezintă într-o stare tehnică necorespunzătoare, ce nu poate satisface nevoile traficului în continuă creștere, reducerea timpilor de parcurs și sporirea gradului de siguranță și confort.

Rețeaua de drumuri publice din România, clasificată în drumuri naționale, drumuri județene și drumuri comunale are în total o lungime de 78.658 km, din care 15.712 km drumuri naționale – din care 56,9% în stare proastă, 35.410 drumuri județene – din care 70,1% în stare proastă și 27.781 km de drumuri comunale – din care 88,8% în stare proastă. Podurile și pasajele existente sunt în mare parte într-o stare necorespunzătoare, în sensul că 40% din cele 3.271 poduri de pe rețeaua de drumuri naționale, 30% din cele 4.910 poduri de pe rețeaua de drumuri județene și 38% din cele 4.157 poduri de pe drumurile comunale nu corespund capacității de încărcare proiectate. Aceste situații implică rute de transport mai lungi, ceea ce conduce la majorări ale costurilor transporturilor de marfă și călători prin consumuri mari de carburanți, uzura mare a anvelopelor, cheltuieli mari de personal etc., dar și la diminuarea condițiilor de siguranță a circulației ce se concretizează prin numărul mare de accidente rutiere.

Atât în cazul drumurilor naționale, cât și în cel al drumurilor locale, situația este extrem de dificilă întrucât, datorită neasigurării fondurilor necesare, ritmul intervențiilor în timp a fost redus ceea ce a făcut ca durata de serviciu să fie expirată pe majoritatea drumurilor, excepție făcând doar drumurile naționale reabilite. Situația este și mai îngrijorătoare dacă luăm în considerare evoluția traficului în perioada ce urmează. Este estimat că în anul 2015 valorile de trafic pentru fiecare categorie de drumuri publice vor fi în creștere față de cele din 2000, pe drumurile naționale cu 100%, pe cele județene cu 60%, iar pe cele comunale cu 50%.

Finanțarea întreținerii drumurilor în România a fost cu mult mai mică decât era necesar pentru menținerea rețelei în stare viabilă. În consecință, o parte semnificativă din rețeaua de drumuri necesită efectuarea de lucrări de reabilitare cu scopul de a o moderniza astfel încât să corespundă standardelor UE. Un principiu clar trebuie să guverneze finanțarea serviciilor în general – infrastructura rutieră reprezintă un serviciu și anume: nu pot fi angajate costuri fără sursă de finanțare dar nici percepute taxe și tarife fără destinație precisă.

În acest sens, România a preluat prevederile Directivei 1999/62/CE prin OG nr. 15/2002 privind introducerea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, începând cu data de 01.07.2002, dar sumele încasate și utilizate s-au dovedit a fi insuficiente pentru întreținerea rețelei de drumuri naționale. A apărut astfel necesitatea identificării unei surse complementare de finanțare a infrastructurii rutiere din România, inclusiv pentru drumurile locale (județene și comunale).

Având în vedere cele prezentate, în concordanță cu legislația internațională, se impune promovarea unui proiect de lege privind constituirea de venituri pentru întreținerea rețelei de drumuri publice (administrare, exploatare, întreținere, reparare și modernizare a rețelei de drumuri existente, precum și finanțarea realizării sistemului național de drumuri și autostrăzi), având ca prim obiectiv – salvarea rețelei de drumuri publice existente, componentă de bază a patrimoniului național. Deoarece taxele pe combustibil reprezintă principala sursă de venituri obținută de la utilizatorii de drumuri, alocarea unei cote de 75% din acciza aplicată, în prezent, carburanților auto, pentru refacerea drumurilor, va contribui substanțial la creșterea veniturilor pentru întreținere, principalul avantaj fiind acela că utilizatorii vor plăti proporțional cu gradul de utilizare al drumurilor publice din România, respectând astfel principiul aplicat în țările UE potrivit căruia "utilizatorul plătește pentru ceea ce folosește".

Prin alocarea pentru întreținerea și repararea drumurilor a cotei de 75% din acciza percepută în prezent în prețul carburanților auto, se asigură o sursă stabilă și permanentă de finanțare a lucrărilor. Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, pe baza programelor anuale, alocă lunar 65% din suma colectată pentru drumurile naționale și 35% pentru drumurile locale, pentru lucrări de întreținere, reparare și reabilitare a rețelei de drumuri și poduri, cu scopul de a le moderniza astfel încât să corespundă standardelor UE.

Față de cele prezentate, a fost elaborată propunerea legislativă anexată, în vederea completării articolului 175 din Legea nr. 571/2003 cu completările și modificările ulterioare.

Inițiatori:

Radu Cătălin Drăguș
Deputat PD



Laurențiu Mironescu
Deputat PD

